



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному  
транспорту**

Семьдесят шестая сессия

Женева, 16–18 ноября 2022 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**Постоянная идентификация железнодорожного  
подвижного состава****Заключительный доклад о работе Группы экспертов  
по постоянной идентификации железнодорожного  
подвижного состава****Представлено Группой экспертов****I. Введение**

1. Группа экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (GE\_PIRRS) была учреждена Рабочей группой по железнодорожному транспорту на ее семьдесят третьей сессии, состоявшейся 25–27 ноября 2019 года. Комитет по внутреннему транспорту утвердил создание Группы экспертов на своей восемьдесят второй сессии, проходившей 25–28 февраля 2020 года. Основная цель Группы экспертов заключалась в разработке системы фиксации уникального идентификатора на железнодорожном подвижном составе в соответствии с положениями Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования 2007 года.

2. Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию предусматривает создание новой единой системы международных обеспечительных прав для кредиторов (обеспеченных кредиторов и лизингодателей), чьи гарантии будут регистрироваться и будут доступны для круглосуточного поиска в международном регистре, учрежденном в Люксембурге под эгидой надзорного органа, в состав которого войдут договаривающиеся государства. Наличие возможности однозначно идентифицировать железнодорожное подвижное оборудование имеет решающее значение для эффективного осуществления Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию. В связи с этим возникла необходимость в создании Группы.

3. За время действия своего текущего мандата Группа провела в общей сложности шесть сессий: в сентябре 2020 года, декабре 2020 года, мае 2021 года, сентябре 2021 года, мае 2022 года и августе 2022 года. Из-за ограничений, связанных с организацией устного перевода, а также из-за ограничений, обусловленных пандемией



COVID-19, каждая из сессий проводилась в условиях сокращенного по сравнению с первоначальными планами объема ресурсов для обеспечения устного перевода.

## II. Основная деятельность

4. В круге ведения Группы (ECE/TRANS/2020/15) изложен ряд ключевых направлений деятельности, подлежащей осуществлению в течение срока действия мандата:

a) определение методологий, инструментов и передовой практики для оценки оптимальных способов маркировки железнодорожного подвижного оборудования с помощью уникальных идентификаторов в целях обеспечения совместимости маркировки с требованиями Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию;

b) разработка открытых стандартов для применения Системы идентификации железнодорожного оборудования на основе уникального номера (УРВИС) среди соответствующих заинтересованных сторон;

c) подготовка рекомендаций и проектов протоколов для разнообразных систем маркировки подходящего подвижного оборудования с помощью уникальных идентификаторов с учетом разнообразия оборудования, потенциально подлежащего маркировке, необходимости проявлять гибкость для адаптации к будущему технологическому развитию и обеспечения сбалансированности затрат и эффективности;

d) рассмотрение протоколов о частном и публичном доступе к показаниям уникального идентификатора, прежде всего в тех случаях, когда они доступны удаленно, и вынесение по ним соответствующих рекомендаций.

### **Направление деятельности А: определение методологий, инструментов и передовой практики для оценки оптимальных способов постоянной маркировки железнодорожного подвижного оборудования**

5. В повестке дня всех совещаний Группы экспертов (за исключением последней сессии) фигурировал постоянный пункт, посвященный определению методологий, инструментов и передовой практики для оценки оптимальных способов постоянной маркировки железнодорожного подвижного оборудования. В ходе дискуссий по этому пункту повестки дня эксперты смогли обменяться информацией о передовом опыте в области маркировки подвижного оборудования.

6. Для того чтобы воспользоваться опытом других отраслей, в рамках деятельности по данному направлению был проведен сравнительный анализ систем, действующих в настоящее время в секторах воздушного и морского транспорта. Данный сравнительный анализ также позволил собрать сведения о работе реестров этих двух секторов (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/5 и ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/3) и о возможностях ее оптимизации для целей сектора железнодорожного транспорта, в том числе за счет использования новых стандартов, в частности основанных на технологии блокчейн (неофициальный документ № 1 SC.2/PIRRS (2020 год)).

7. Группа считает, что, завершив этот сравнительный анализ, она выполнила работу по направлению деятельности А, предусмотренному ее мандатом.

### **Направления деятельности В и С: разработка открытых стандартов для применения Системы уникальной идентификации рельсовых транспортных средств и подготовка рекомендаций и проектов предложений для разнообразных соответствующих систем маркировки подходящего подвижного оборудования**

8. При обсуждении вопроса о разработке подходящей системы маркировки номера УРВИС эксперты пришли к выводу, что несколько пунктов первоначально

разработанной повестки дня следует объединить между собой в целях обеспечения гармоничного и комплексного характера обсуждений, направленных на достижение желаемого результата в рамках мандата Группы (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/2). При этом направления деятельности В и С, указанные выше, были также сведены воедино.

9. Для выполнения предусмотренных мандатом требований Группа сосредоточила свою работу на разработке стандарта для идентификатора УРВИС и его маркера, а также на подготовке правил, лежащих в основе постоянной маркировки подвижного состава.

10. В рамках выработки согласованного формата визуального и физического представления идентификатора УРВИС и его маркера эксперты обсудили ряд различных вариантов в ходе первой сессии, заполнили вопросник (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/11) в период между первой и второй сессиями и оценили различные варианты в ходе второй сессии. В дальнейшем согласованный подход в этом отношении был отражен в добавлении 1 к Модельным правилам, представленным ниже.

11. Параллельно с определением способа размещения идентификатора УРВИС на подвижном составе эксперты пришли к выводу о необходимости разработать свод правил, которые лягут в основу функционирования системы постоянной маркировки (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/2). В течение нескольких сессий эксперты подробно обсуждали разработку Модельных правил с целью создания международно признанной системы постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава. Согласованная версия Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава содержится в документе ECE/TRANS/SC.2/2022/5.

12. Однако Модельные правила не являются статичным документом, и, для того чтобы они отражали изменения в отрасли и технологические изменения, их необходимо будет обновлять. В связи с этим в статье 8 Модельных правил отмечается необходимость учредить Комитет по пересмотру Модельных правил. Группа просит Рабочую группу по железнодорожному транспорту рассмотреть вопрос об учреждении такого Комитета по пересмотру, который будет способствовать соблюдению Модельных правил и действовать в качестве вспомогательного органа Рабочей группы по железнодорожному транспорту на основе круга ведения, изложенного в документе ECE/TRANS/SC.2/2022/6. Что касается вопроса о членском составе Комитета по пересмотру, то Группа рекомендует сделать его открытым для всех государств — членов Организации Объединенных Наций, а также для следующих организаций:

- Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ);
- Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА);
- Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД);
- Международного союза железных дорог (МСЖД);
- Ассоциации американских железных дорог (ААЖД);
- Сообщества европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой (СЕЖД);
- Международного союза ассоциаций частных владельцев грузовых вагонов (МСАГВ);
- Железнодорожной рабочей группы;
- Регистратора;
- Международного института унификации частного права (ЮНИДРУА).

13. Кроме того, для содействия соблюдению Модельных правил Группа подготовила необязательные Инструкции по применению Модельных правил, представленные в документе ECE/TRANS/SC.2/2022/7. Если Рабочей группой по железнодорожному транспорту будет принят круг ведения Комитета по пересмотру, то одной из задач Комитета станет регулярное обновление этих Инструкций.

14. Группа считает, что, завершив разработку Модельных правил, круга ведения для Комитета по пересмотру и Инструкций по применению, она выполнила работу по направлениям деятельности В и С, предусмотренным ее мандатом.

**Направление деятельности D: рассмотрение протоколов о частном и публичном доступе к показаниям уникального идентификатора, прежде всего в тех случаях, когда они доступны удаленно, и вынесение по ним соответствующих рекомендаций**

15. В ходе анализа, проведенного в рамках направления деятельности D, Группа рассмотрела ряд различных вариантов соответствующих протоколов. Группа пришла к выводу, что в случае размещения на боковой стороне подвижного оборудования таблички, предназначенной для считывания человеком, любая сторона из государственного или частного сектора сможет получить доступ к отображенной на табличке информации при условии наличия у нее физического доступа к активу или даже только к его изображению. Эксперты Группы согласились с тем, что размещение на подвижном оборудовании уникального номера облегчит работу регулирующих органов.

16. Поскольку существуют различные технологии, на нынешнем этапе, по крайней мере первоначально, маркер УРВИС должен прикрепляться только в виде как минимум двух табличек, а любая интеграция идентификатора УРВИС в ту или иную электронную систему или его представление в машиносчитываемом формате будут носить добровольный характер и не будут обязательны для сторон, применяющих Модельные правила.

17. Таким образом, на данном этапе нет необходимости обсуждать вопросы, связанные с удаленным доступом к соответствующей электронной информации. Группа отметила, что по мере развития технологий и появления общих протоколов безопасности этот вопрос можно будет рассмотреть в рамках будущих обсуждений. Соответственно, в будущем Комитет по пересмотру будет играть важную роль в изучении данных вопросов и выработке рекомендаций относительно протоколов доступа.

18. С учетом вышеизложенного Группа считает, что она выполнила требования относительно направления деятельности D, предусмотренного ее мандатом.

### **III. Решения и рекомендации Группы**

19. Группа экспертов успешно выполнила предусмотренные своим мандатом задачи, изложенные в круге ведения Группы. Группа экспертов предлагает Рабочей группе утвердить:

а) Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава, представленные в документе ECE/TRANS/SC.2/2022/5;

б) круг ведения Комитета по пересмотру, содержащийся в документе ECE/TRANS/SC.2/2022/6; и

в) первый вариант Инструкций по применению, представленный в документе ECE/TRANS/SC.2/2022/7.

20. При рассмотрении вопроса об утверждении круга ведения Комитета по пересмотру Рабочей группе по железнодорожному транспорту предлагается обратиться к сторонам, указанным в пункте 12, с просьбой о выдвижении кандидатур экспертов, которые будут действовать в качестве членов Комитета.

21. Группа экспертов предлагает также Рабочей группе по железнодорожному транспорту направить запрос на официальную публикацию Модельных правил и первой версии Инструкций на всех официальных языках ЕЭК для их размещения на веб-сайте ЕЭК и более широкого распространения.

22. Поддерживая развитие железных дорог и необходимость повышения уровня информированности об Организации Объединенных Наций, Группа предлагает Рабочей группе обратиться к секретариату с просьбой изучить возможность добавления к маркеру УРВИС логотипа Организации Объединенных Наций и установить условия его использования.

---