



---

## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

### Рабочая группа по железнодорожному транспорту

### Комитет по пересмотру Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава

#### Вторая сессия

Женева, 2–4 сентября 2024 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

Рабочее совещание по интеграции

номера УРВИС в цифровые решения

## Справочная информация к рабочему совещанию по интеграции номера УРВИС в цифровые решения

### Записка секретариата

### Справочная информация

1. Люксембургский железнодорожный протокол к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (далее «Протокол») и Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (далее «Модельные правила») были созданы для содействия инвестициям в железнодорожный подвижной состав. Основным инструментом реализации Протокола и Модельных правил является присвоение подвижному составу номера Системы уникальной идентификации рельсовых транспортных средств (УРВИС), отличного от ходового номера, который обычно проставляется национальными железными дорогами на подвижном составе.

2. Модельные правила определяют, как этот номер УРВИС должен быть нанесен на подвижной состав, в подробных положениях в статье 5 и в приложении 1 (<https://unece.org/sites/default/files/2024-01/ECE-TRANS-337-Rev.1.pdf>). Такая идентификация должна быть выполнена в физической форме с помощью таблички в соответствии с вышеупомянутыми положениями.

3. В ходе подготовки Модельных правил в рамках работы, проводимой Группой экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), на первой и второй сессиях Группы (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/2 и ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/8) обсуждалась возможность использования других электронных и/или цифровых решений для постоянной идентификации подвижного состава. Эксперты отметили важность наличия подобных решений, но при этом указали, что приоритетным является физическое решение, а другие решения будут обсуждаться в ходе будущей работы.



4. Теперь, когда Протокол вступил в силу (см. ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2024/3) и производители, операторы, финансисты и другие заинтересованные стороны отрасли изучают возможности наиболее эффективного осуществления его положений, важно вернуться к этой дискуссии и приступить к рассмотрению наилучших способов внедрения цифровых решений в механизм постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава.

5. На этом рабочем совещании соберутся эксперты из самых разных секторов и сфер деятельности, для того чтобы выяснить, какие возможные цифровые решения имеются для постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава, как эти технологии могут сосуществовать с другими железнодорожными технологиями и как они будут взаимодействовать с другими дополнительными нормативными требованиями, принимая во внимание критический характер безопасности всех технологических решений на железных дорогах. Эксперты расскажут о текущем опыте в этой области, возможных вариантах развития событий, а также о потенциальных передовых решениях из других секторов, которыми можно было бы воспользоваться. Кроме того, участникам будет предложено рассмотреть возможные дальнейшие шаги в отношении деятельности Комитета по пересмотру в этой области и вопрос о способах обновления Модельных правил в случае необходимости.

6. Подробная программа рабочего совещания будет представлена ближе к дате его проведения.

---