



# Экономический и Социальный Совет

Distr.: General  
22 February 2022  
Russian  
Original: English

---

## Европейская экономическая комиссия

### Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по постоянной идентификации  
железнодорожного подвижного состава

#### Пятая сессия

Женева, 4–6 мая 2022 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Разработка постоянной маркировки Системы уникальной  
идентификации рельсовых транспортных средств:**

**Разработка рамочной основы**

## Примечания к поправкам в последнем проекте Модельных правил

Представлено Железнодорожной рабочей группой

### I. Введение

1. В последний проект Модельных правил был внесен ряд изменений, и данные заметки призваны помочь читателю понять логику некоторых ключевых изменений.

### II. Язык

2. Наша рабочая гипотеза заключается в том, что Правила будут выпущены на трех языках — английском, русском и французском. Поэтому мы убрали из проекта любые отсылки к английскому языку, кроме указания на то, что это английская версия, а также на то, что если Правила принимаются по соглашению сторон, английский язык устанавливается как язык по умолчанию, а если та или иная сторона делает одностороннее заявление, то, согласно нашему предположению, она тем самым указывает применимый язык, являющийся юридически обязывающим для делающей такое заявление стороны. То есть, по нашим расчетам, в английском варианте такое заявление будет отсылать к английской версии, тогда как в русском варианте оно будет отсылать к русской версии, если стороны не заявят об ином. Причина этого в том, что, с одной стороны, мы не хотим навязывать приоритет одного языка по отношению к другому, а с другой стороны, даже при переводах отличного качества между документами всегда возможны расхождения.

### III. Применение Правил

3. В первоначальных проектах предусматривалось, что стороны будут включать Правила в конкретные двусторонние или многосторонние договоры. Мы упростили



соответствующую формулировку, ориентируясь на другие примеры, такие как Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов МТП.

4. Однако на нашем последнем заседании было отмечено, что могут возникнуть обстоятельства, в которых производители, операторы и другие стороны либо добровольно, либо в соответствии с местным правом, призванным обеспечить определенную степень единообразия в способе маркировки подвижного состава, захотят или будут обязаны в одностороннем порядке взять на себя обязательства по соблюдению Правил, подобно тому, как компании и другие организации берут на себя обязательства по принятию стандартов ISO. На данный момент мы предусмотрели вариант такого одностороннего заявления, однако необходимо также обеспечить возможность его публичной проверки, поэтому мы предусмотрели вариант регистрации одностороннего заявления в международном регистре. Мы переговорили с представителями регистратора и просили обеспечить, чтобы стороны, делающие одностороннее заявление о принятии Правил, могли зарегистрировать это заявление в международном регистре, а их наименования с отметкой о сделанном заявлении размещались в открытом доступе на веб-сайте международного регистра. По нашим расчетам, оплата за это не потребуется.

#### **IV. Какие Правила применяются?**

5. Учитывая, что в Правилах есть положение о пересмотре их текста, мы исходим из предположения о том, что, если стороны не предусмотрели иное, Правилами, включенными в двустороннее или многостороннее соглашение, будет та редакция правил, которая действует на момент заключения соглашения.

6. Следствием предоставления возможности одностороннего принятия Правил является необходимость принятия решения о том, относится ли соответствующее заявление к Правилам, действующим на момент его появления или на момент, когда на него ссылаются другие стороны. Если бы по итогам каждого изменения Правил стороны, делающие односторонние заявления, должны были уведомлять регистратора о том, что отныне они связаны обновленным сводом Правил, это привело бы к существенной административной нагрузке, поэтому мы предусмотрели такой вариант в качестве презумпции, но при этом предоставили стороне, делающей одностороннее заявление, право опровергнуть эту презумпцию.

#### **V. Односторонний регистрант в соответствии с Протоколом**

7. Регистрация международной гарантии в международном регистре обычно осуществляется по взаимной договоренности между должником и кредитором. Если финансируемый подвижной состав не имеет номеров УРВИС, то одна из сторон (вероятнее всего, должник) подает заявку на получение номера и, в случае если применяются Правила, маркирует подвижной состав в соответствии с Правилами. Это связано с тем, что регистрируемая международная гарантия будет иметь силу только в том случае, если она зарегистрирована под конкретным номером УРВИС и этот номер присоединен к подвижному составу, в отношении которого делается заявление о залоговом праве (ст. XIV Протокола). Если объект не промаркирован, то любая зарегистрированная гарантия, привязанная к конкретному номеру УРВИС, не имеет силы, поскольку не соблюдается статья XIV Протокола и с практической точки зрения отсутствует связь с физическим объектом. [Именно по этой причине так важны настоящие Модельные правила.]

8. В следующем проекте правил, применяемых к международному регистру, будет отдельно предложено, чтобы регистрирующая сторона удостоверяла, что номер УРВИС «присоединен к объекту железнодорожного оборудования».

9. Однако в Протоколе есть исключения из этой системы для случаев, когда кредитору не требуется согласие должника для регистрации гарантии в международном регистре. Это создает проблему, если подвижной состав еще не промаркирован номером УРВИС, поскольку в данном случае кредитор не владеет

объектом и не может промаркировать подвижной состав. Если кредитор не может подтвердить, что к соответствующему подвижному составу был присоединен номер УРВИС, то он не сможет завершить регистрацию.

10. Статьи 39/40, 50 и 60 Кейптаунской конвенции (которую уже ратифицировали более 80 государств и протоколом к которой является Люксембургский железнодорожный протокол) предусматривают соответственно внедоговорные права или гарантии, уведомления о национальных гарантиях и уведомления о ранее существовавших гарантиях. Согласно проекту Правил, если договаривающиеся государства делают соответствующие заявления, то третьи лица могут регистрировать залоговые права на объекты без согласия должника. Так, заявителем может выступать кредитор, действующий на основании судебного решения и добивающийся применения этого решения, либо государственное учреждение, добивающееся исполнения налогового или иного требования к владельцу объекта. Делая свои заявления, договаривающиеся государства могут решить, имеют ли такие права преобладающую силу по отношению ко всем обеспечительным гарантиям, зарегистрированным в международном регистре (ст. 39), или же эти права должны быть зарегистрированы в международном регистре в качестве преимущественных прав в отношении конкурирующих международных гарантий (ст. 40). Вторая система, безусловно, намного более предпочтительна, поскольку обеспечивает прозрачность. Аналогичные вопросы возникают в связи с уведомлениями о национальных гарантиях и уведомлениями о ранее существовавших гарантиях.

11. Для решения этого вопроса мы ввели определение понятия «односторонний регистрант», который непосредственно в соответствии с Правилами (а не на основании какого-либо двустороннего договора, включающего Правило путем отсылки к ним), вправе потребовать от распорядителя промаркировать подвижной состав согласно Правилам.

12. Конечно же, односторонний регистрант может обратиться к распорядителю с такой просьбой только в том случае, если последний связан Правилами. Это еще один хороший пример, разъясняющий, почему система односторонних заявлений предпочтительнее включения Правил в условия договорного соглашения. Если Правила не применяются, то для обеспечения реализации своих прав односторонний регистрант должен будет обратиться в местный суд с заявлением о выдаче постановления в отношении должника или распорядителя.

13. Если международная гарантия регистрируется в международном регистре кредитором с согласия должника, то распределение затрат на получение номера УРВИС, маркировку подвижного состава (если она не была выполнена до этого) и проведение регистрации может быть согласовано сторонами. Если от должника не требуется согласия, то мы предусмотрели (в статье 5), что затраты должен нести кредитор.

## VI. Технические изменения

14. По просьбе некоторых членов Группы в тех случаях, когда это практически целесообразно, мы воспроизвели определения, содержащиеся в Конвенции и Протоколе (например определение железнодорожного подвижного состава), вместо включения их в текст путем отсылки к этим документам, в целях облегчения восприятия Правил как отдельного документа. При этом определения некоторых ключевых понятий (таких как «должник» или кредитор») по-прежнему включаются путем отсылки, поскольку эти понятия достаточно подробно раскрыты в Конвенции и их определения взаимодействуют с другими определениями в этих документах. Это решение может быть изменено по желанию Группы.

15. Мы доработали статью 3.1, чтобы отразить тот факт, что Правила применяются в случае регистрации международной гарантии, условной международной гарантии, ранее существовавших права или гарантии или уведомления о продаже в отношении единицы подвижного состава, а также добавили необходимые определения. Важной особенностью Протокола является возможность зарегистрировать условную

международную гарантию, чтобы кредитор мог сохранить свое преимущественное право до фактического создания обеспечительной гарантии (например, если должник и кредитор заключают договор, предусматривающий создание международной гарантии в тот момент, когда подвижной состав сходит с конвейера, а производитель получает оплату). Аналогичным образом еще одним ключевым аспектом Протокола, который позволяет сохранить приоритет существующих кредиторов, является право на регистрацию ранее существовавших права или гарантии, вступивших в силу до начала применения Протокола.

16. В статью 4.8 мы добавили обязательство должника поддерживать маркер УРВИС в хорошем и читаемом состоянии, основываясь на предположении о том, что если должник сам не является распорядителем, то он попросит об этом распорядителя.

17. В статью 6 мы добавили обязательство должника или распорядителя подтвердить кредитору или одностороннему регистранту по их запросу, что подвижной состав правильно промаркирован номером УРВИС, и предоставить в качестве подтверждения фотографии. Это дополняет право кредитора на проверку оборудования, которое уже было предусмотрено в статье 6.1.

18. По просьбе ссекретариата ЕЭК мы внесли лишь ограниченные изменения в статью 7, поскольку в надлежащее время секретариат ЕЭК предоставит нам руководящие указания и предложения относительно наилучшего способа функционирования этой системы.

19. В первоначальном проекте отсутствовали разъяснение о том, какое право будет применяться к толкованию или применению Правил, а также четкое указание на то, какой орган будет или может обладать компетенцией по рассмотрению каких бы то ни было вопросов, касающихся применения или толкования Правил. Поправки к статье 8 направлены на прояснение этого вопроса, однако они по-прежнему зависят от руководящих указаний секретариата ЕЭК относительно состава комитета по пересмотру и его потенциальной роли в предоставлении консультаций, услуг посредничества или арбитража.

---