



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

**Группа экспертов по постоянной идентификации
железнодорожного подвижного состава**

Шестая сессия

Женева, 29–30 августа 2022 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Разработка постоянной маркировки Системы

уникальной идентификации рельсовых транспортных средств

Проект Инструкций по применению Модельных правил

Записка секретариата

Справочная информация

1. В рамках разработки Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (далее «Модельные правила») Группа экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (PIRRS) пришла к выводу о возможной необходимости подготовки необязательных инструкций в поддержку применения Модельных правил.
2. В приложении к настоящему документу содержится проект инструкций, подготовленный с учетом замечаний, полученных в ходе неофициального заседания редакционной группы в июне 2022 года. Этот проект представляется для обсуждения на шестой сессии Группы экспертов.

Приложение

Инструкции по применению Модельных правил [Ноябрь 2022 года]

Настоящие инструкции изданы Комитетом по пересмотру, учрежденным в соответствии со статьей 8 Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава. Они призваны помочь участникам, судам и административным органам в понимании намерений, лежащих в основе разработки Модельных правил, а также в их толковании. Они не входят в состав Модельных правил и не являются обязательными для участников.

Статья 3: Единица железнодорожного подвижного состава

Комитет полагает, что «единица» представляет собой либо автономную единицу, способную функционировать обособленно, либо часть железнодорожного состава; при этом данное понятие в максимально возможной степени должно отражать отраслевую практику. Например, сочлененный вагон с одним регистрационным или ходовым номером будет рассматриваться как одна единица. Трамвай с несколькими сочленениями (но не отдельный вагон) будет считаться одной единицей. Поезд или состав, как правило, состоит из нескольких единиц. Это также справедливо в том случае, когда оператор присваивает каждому вагону отдельный номер, однако вагоны не могут перемещаться в одиночку из-за того, что они опираются на общую тележку (например, в случае поездов TGV).

На изображениях, представленных в прилагаемой подборке иллюстраций 1, показаны примеры комбинаций, состоящих из отдельных единиц. На изображениях, представленных в прилагаемой подборке иллюстраций 2, показаны примеры отдельных единиц железнодорожного подвижного состава.

Статья 8.3: Поправки к Модельным правилам

Предполагается, что представители отрасли, как правило, будут заблаговременно уведомляться о любых изменениях в Модельных правилах. Однако могут возникнуть такие форс-мажорные или иные обстоятельства, в которых Рабочей группе по железнодорожному транспорту для принятия незамедлительных мер (если того потребуют обстоятельства) понадобится использовать более короткий период уведомления.

Добавление 1: Материал

Предполагается, что табличка будет изготавливаться из алюминия или другого металла, не подверженного коррозии; однако это предписание не является обязательным. Также можно использовать очень прочный и резистентный пластик.

Добавление 1: Цвет

Предполагается, что табличка (маркер УРВИС) будет иметь серебристый фон с черной тисненой надписью; однако некоторые операторы, возможно, пожелают использовать другие комбинации цветов, обусловленные цветовой гаммой соответствующего подвижного состава. Считается, что это не противоречит Модельным правилам, если информация на табличке отображается четко (с сильным контрастом) и может быть прочитана человеком.

Добавление 2: Примеры единиц железнодорожного подвижного состава

В различных частях мира описания железнодорожного оборудования могут различаться. Ниже приведены более подробные [примеры] определений некоторых типов железнодорожного подвижного состава, а в подборке изображений 3 представлены изображения, демонстрирующие типы подвижного состава, которые лежат в основе описаний из добавления 2.

«Системы легкого железнодорожного транспорта» означают городские и/или пригородные железнодорожные транспортные системы, транспортные средства которых характеризуются классом устойчивости к столкновениям C-III или C-IV (в соответствии с EN 15227:2011) и максимальной прочностью 800 кН (продольная сила сжатия в районе сцепного устройства). Для легких железнодорожных систем может быть предусмотрена отдельная полоса движения, или же они могут делить полосу движения с автомобильным транспортом, а транспортные средства, предназначенные для легких железнодорожных систем, как правило, не используются для пассажирских или грузовых перевозок на большие расстояния.

«Трамвай-поезд» означает транспортное средство, предназначенное для смешанной эксплуатации с использованием инфраструктуры как для легких, так и для «тяжелых» железнодорожных транспортных систем.
