



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному транспорту****Комитет по пересмотру Модельных правил
по постоянной идентификации железнодорожного
подвижного состава****Первая сессия**

Женева, 30 августа — 1 сентября 2023 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Модельные правила по постоянной
идентификации железнодорожного
подвижного состава****Осуществление Модельных правил: переходные
процедуры, предложение для Комитета по пересмотру
Модельных правил****Представлено Железнодорожной рабочей группой****I. Введение**

1. Одно из условий Люксембургского протокола к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Люксембургского железнодорожного протокола или Протокола) заключается в том, что для регистрации в международном реестре в Люксембурге, установленном в рамках Протокола, любой обеспечительный интерес в подвижном составе¹, созданный во время действия Протокола в каком-либо из Договаривающихся государств (международный интерес), должен быть уникальным образом идентифицирован, причем уникальный идентификатор должен быть нанесен на финансируемый подвижной состав или связан с серийным номером изготовителя либо национальным или региональным номером, нанесенным таким образом². Поскольку серийные номера изготовителя или национальные либо региональные номера могут иметь множество вариантов и могут дублироваться, повторно использоваться или изменяться, практическое решение, изложенное в правилах применения международного реестра (правилах), в данном смысле состоит в том, что в отношении каждой единицы подвижного состава выдается

¹ Созданный в силу соглашения о лизинге, обеспеченного кредитного договора или соглашения об условной продаже (статья 2 (2) Кейптаунской конвенции) (далее по тексту — кредитного соглашения).

² Статья XIV (1).



уникальный идентификатор или идентификатор СУИРТС³, который должен быть на постоянной основе нанесен на данную единицу подвижного состава.

II. Модельные правила

2. 15 ноября 2022 года Рабочая группа по железнодорожному транспорту Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций приняла Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (далее — Модельные правила). 24 февраля 2023 года они были одобрены КВТ. Этими Правилами устанавливаются новый добровольный стандарт и обязанности по постоянному нанесению номера или идентификатора СУИРТС на железнодорожный подвижной состав (маркировочного знака СУИРТС). Предполагается, что эти Модельные правила начнут действовать с момента вступления в силу Люксембургского железнодорожного протокола (как ожидается, в конце 2023 года).

3. Значение используемых ниже с заглавной буквы терминов предусмотрено в Модельных правилах, если только контекст не предписывает иного.

III. Переходные процедуры

4. Модельные правила применяются как к новому, так и к уже эксплуатируемому подвижному составу.

5. Что касается финансируемого нового подвижного состава, т. е. подвижного состава, который впервые еще не введен в эксплуатацию, или подвижного состава, который вскоре будет допущен к эксплуатации в регионе (зоне использования), то, как предполагается, маркировочный знак СУИРТС наносится в тот момент, когда подвижной состав впервые вводится в эксплуатацию в данном регионе⁴. Он также может быть интегрирован в производственный процесс некоторых изготовителей.

6. Что касается уже эксплуатируемого в регионе подвижного состава, то держателю, возможно, весьма сложно немедленно проставить маркировочный знак на каждой единице парка подвижного состава в соответствии с Модельными правилами. Вместе с тем такое требование, скорее всего, будет предусмотрено условиями кредитного соглашения в контексте как любого финансирования, так и рефинансирования существующего подвижного состава⁵. Кроме того, кредиторы, заключившие с дебитором договор об обеспеченном финансировании до вступления Протокола в силу в соответствующих Договаривающихся государствах, будут обладать «ранее существовавшими правом или гарантией» в отношении соответствующего подвижного состава. Договаривающееся государство может сделать заявление в соответствии со статьей 60 (3) Кейптаунской конвенции с поправками, внесенными на основании Протокола, согласно которой сохраняется приоритет ранее существовавших права или гарантии по отношению к впоследствии зарегистрированным международным интересам, возникшим после вступления Протокола в силу в соответствующем Договаривающемся государстве, если это право или эта гарантия зарегистрированы в течение определенного промежуточного периода⁶. В таком случае кредитор, возможно, пожелает зарегистрировать свои ранее существовавшие право или гарантию, с тем чтобы сохранить свой приоритет по отношению к впоследствии зарегистрированным международным интересам⁷.

³ Система уникального идентификатора рельсового транспортного средства.

⁴ «Допуск» по терминологии Модельных правил.

⁵ И мы предполагаем, что несоблюдение Модельных правил будет являться событием неисполнения по соответствующему кредитному соглашению.

⁶ Не менее 3 лет и не более 10 лет. Испания в своем заявлении отдала предпочтение трехлетнему периоду.

⁷ Смысл статьи 60 (3) состоит в том, чтобы предоставить сторонам, производящим поиск в международном реестре, гарантию того, что по истечении промежуточного периода данный

В соответствии с Правилами у него будет право сделать это в одностороннем порядке без согласия дебитора⁸.

7. В целом будет предусмотрено надлежащее условие⁹ для регистрации международного интереса или внедоговорного права либо интереса, ранее существовавших права или гарантии либо уведомления о продаже, в соответствии с которыми должны соблюдаться Модельные правила. Таким образом, если на подвижном составе немедленно не будет проставлен маркировочный знак, то соответствующие гарантия или уведомление о продаже не могут быть зарегистрированы, хотя они и существуют¹⁰.

8. В этой связи очевидно, что необходимо предусмотреть переходные положения на ограниченный период, с тем чтобы операторы и держатели располагали временем для нанесения на постоянной основе маркировочного знака на подвижном составе, финансируемом по линии СУИРТС.

IV. Решения в контексте переходных положений

9. Потенциально существует ряд решений для выполнения этого требования, однако для этого необходимо ответить на следующие четыре вопроса:

- К какому подвижному составу применяются любые переходные положения?
- Какими должны быть переходные меры?
- Какова должна быть продолжительность любого переходного периода?
- Следует ли предусмотреть отступления?

V. Применимость любых переходных положений

10. Наша рекомендация сводится к тому, что любое положение следует применять только к оборудованию, которое находится в эксплуатации на момент возникновения международного интереса («характеризуемому определенными признаками подвижному составу»). Это необходимо четко определить, с тем чтобы избавить операторов от бремени немедленного нанесения постоянного маркировочного знака на подвижной состав, который уже эксплуатируется в отдаленных местах.

11. Как уже упоминалось, в случае нового подвижного состава (независимо от того, поставлен ли он непосредственно с завода) и подвижного состава, вводящегося в эксплуатацию в конкретном регионе, есть все основания ожидать, что дебитор или держатель сможет получить доступ к подвижному составу, с тем чтобы проставить на нем маркировочный знак до его приема в эксплуатацию или до создания международного интереса и что для этих целей подвижной состав не следует рассматривать в качестве характеризуемого определенными признаками подвижного состава. Соответственно, держателю с самого начала необходимо будет обеспечить нанесение маркировочного знака СУИРТС. В любом случае допуск нового подвижного состава к эксплуатации не должен сам по себе позволять держателю откладывать нанесение маркировочного знака на подвижной состав в течение переходного периода. И наоборот, маркировочный знак СУИРТС должен наноситься дебитором или держателем на новый подвижной состав не позднее даты его допуска к эксплуатации.

12. С учетом того, что Модельные правила применяются в глобальном масштабе ко всем типам железнодорожного подвижного состава, любые переходные положения должны учитывать также то обстоятельство, что в некоторых районах мира может

поиск позволит окончательно выявить все интересы, которые могут повлиять на любой новый международный интерес, создаваемый в данный момент.

⁸ Раздел 5.12 Правил.

⁹ Указанное в разделе 5.3(c) (i) Правил.

¹⁰ Статья XIV Протокола.

быть не предусмотрен официальный процесс допуска к эксплуатации уполномоченным национальным или региональным агентством транспортной единицы с видимым идентификационным номером, нанесенным держателем, либо в силу местных правовых норм и практики, либо из-за типа оборудования (например, трамваев или вагонов для перевозки угля в шахтах). Однако мы считаем, что предложенные определения «допущенный» и «текущий номер» в приложении к настоящему документу охватывают и данный случай.

VI. Какими должны быть переходные меры?

13. Одно из решений могло бы состоять в создании временной пластиковой наклейки с напечатанным номером СУИРТС. Либо же номер СУИРТС мог бы наноситься на подвижной состав с помощью трафарета. Вместе с тем недостаток этого решения состоит в том, что в любом случае должно быть идентифицировано местоположение подвижного состава и должен быть нанесен на него маркировочный знак (в таком случае, почему бы просто не нанести на него постоянный маркировочный знак СУИРТС?) и что это связано с дополнительными затратами, поскольку маркировочный знак на подвижном составе в конечном итоге придется проставлять дважды и он будет в большей степени подвержен повреждению.

14. В качестве альтернативного решения можно было бы разработать виртуальный маркировочный знак со ссылкой на текущий номер, который уже нанесен на подвижном составе. В соответствии с Правилами регистратор создаст поле по собственному выбору для заполнения в электронном виде с целью регистрации международного интереса либо ранее существовавших права или гарантии. Это позволит вводить текущий номер, который впоследствии будет связан с номером СУИРТС, в реестр. Поиски приоритетов возможны все же в контексте только номера СУИРТС, и любое лицо, производящее поиск в международном реестре, сможет найти информацию по текущему номеру, который затем позволит идентифицировать номер СУИРТС, с которым связан текущий номер. Держатель подвижного состава, разумеется, должен будет принять обязательство о недопущении никаких изменений текущего номера в течение переходного периода, нанесении маркировочного знака СУИРТС при первой же возможности и в любом случае немедленно, если в силу исключительных обстоятельств текущий номер изменяется в течение переходного периода. Текущий номер, связанный с номером СУИРТС в международном реестре по состоянию на дату регистрации, не может быть изменен.

15. Вместе с тем Комитет по пересмотру может внести и другие предложения.

VII. Какова должна быть продолжительность переходного периода?

16. Переходные положения сопряжены с риском для кредитора в тех случаях, когда физический маркировочный знак на подвижном составе не является постоянным или надежным¹¹. Риск для кредитора выражается в его затратах¹², которые впоследствии обычно переносятся на дебитора/оператора.¹³ Держатель или дебитор должен располагать разумным периодом времени с даты подписания кредитного соглашения для нанесения на подвижном составе постоянного маркировочного знака, однако ожидание до следующего капитального ремонта (*проверки*) подвижного состава в течение 6 или даже 8 лет представляется слишком продолжительным периодом. Это

¹¹ См. выше.

¹² Потенциально это позволит изменить оценку рисков, требующую в свою очередь выделения большего объема средств под кредит в соответствии с общими (Базельскими) правилами пруденциального регулирования, применимого к банкам.

¹³ Не только с коммерческой точки зрения, но и в контексте необходимого выделения большего объема средств под кредит в соответствии с применимыми правилами достаточности капитала на основании соглашения, заключенного под эгидой банка международных расчетов и известного как Базель-III.

сводит на нет преимущества Протокола. Кроме того, согласно условиям Протокола ратификация вступает в силу в Договаривающемся государстве не ранее чем через 3 месяца после даты сдачи на хранение ратификационной грамоты, поэтому дебиторы и держатели уже будут уведомлены о требованиях Модельных правил (и смогут запросить идентификаторы СУИРТС) как минимум за 3 месяца до их применения в конкретном Договаривающемся государстве¹⁴. Вместе с тем с учетом того, что любая сторона не сможет зарегистрироваться в качестве пользователя международного реестра и, следовательно, не сможет получить номер СУИРТС до вступления Протокола в силу в целом в Договаривающихся государствах (как предполагается, до конца 2023 года), следует предоставить большую свободу действий для сделок с участием дебиторов в первоначальных Договаривающихся государствах¹⁵. Соответственно, мы считаем, что переходный период, достаточный для проставления на подвижном составе постоянного маркировочного знака СУИРТС, как это предусмотрено в Модельных правилах, следует установить с даты подписания соответствующего кредитного соглашения до даты истечения 12-месячного периода после даты подписания или 18-месячного периода после вступления Протокола в силу¹⁶.

VIII. Следует ли предусмотреть отступления?

17. Мы считаем, что не следует предусматривать никаких отступлений в контексте того, что именно представляет собой характеризующий определенными признаками подвижной состав, либо того, что необходимо сделать в течение любого переходного периода. Вместе с тем необходимо признать, что могут возникнуть исключительные обстоятельства, когда продление переходного периода оправдано. Например, вагон может оказаться недоступным из-за форс-мажорных обстоятельств. В таком случае может быть приемлемым продление переходного периода не более чем на 3 года. Поскольку любое продление переходного периода представляет дополнительный риск для кредитора, данное отступление может быть предоставлено кредиторами (которые в этом случае будут включать держателя ранее существовавших права или гарантии либо внедоговорных права или гарантии) только в порядке исключения в отношении отдельных единиц парка железнодорожного подвижного состава и может применяться только в отношениях между кредитором и дебитором.

IX. Предложение

18. Мы хотели бы внести предложение о том, чтобы Комитет по пересмотру на своем совещании 30 августа 2023 года рассмотрел вопрос о переходных положениях и принял рекомендации, изложенные выше. Проект текста прилагается для рассмотрения Комитетом.

¹⁴ См. статью XXIII (2). На практике это займет несколько более продолжительное время.

¹⁵ В соответствии со статьей XXIII (1).

¹⁶ Там же.

Приложение

Предлагаемые поправки к Модельным правилам

Статья 3

Включить в статью 3 следующие дополнительные определения:

«Допущен» означает дату, по состоянию на которую было разрешено ввести в оперативную эксплуатацию какую-либо единицу подвижного состава в соответствии с применимым законодательством.

«Кредитное соглашение» означает договор, определенный в Конвенции, который заключен после вступления в силу Протокола в каком-либо Договаривающемся государстве, где находится дебитор.

«Характеризуемый определенными признаками подвижной состав» означает железнодорожный подвижной состав, который был допущен к эксплуатации по состоянию на дату подписания относящегося к нему кредитного соглашения или — при отсутствии такого кредитного соглашения (в случае единицы, являющейся предметом одностороннего интереса) — который был допущен к эксплуатации по состоянию на дату уведомления об этом дебитора.

«Текущий номер» означает идентификационный номер, присвоенный единице железнодорожного подвижного состава национальным или региональным агентством, выдающим разрешение на допуск железнодорожного подвижного состава, и видимый на этой единице, или — при отсутствии такого номера — идентификационный номер, присвоенный держателем этой единицы и видимый на ней.

«Переходный период» означает более продолжительный из следующих периодов: а) 12 месяцев после даты подписания кредитного соглашения или б) 18 месяцев после даты вступления Протокола в силу в соответствии со статьей XXIII (1) Протокола.

«Односторонний интерес» означает внедоговорные право или гарантию либо ранее существовавшие право или гарантию.

Включить новую статью 7А следующего содержания:

7А. Переходные правила

7А.1 Независимо от положений статей 5 и 6, если при подписании кредитного соглашения на единицу подвижного состава не наносится никакого маркировочного знака СУИРТС, то держатель должен а) приложить все разумные усилия для нанесения маркировочного знака СУИРТС в соответствии со статьей 5 при первой же возможности, но в любом случае не позднее окончания переходного периода; и б) немедленно нанести маркировочный знак СУИРТС в соответствии со статьей 5 в случае изменения текущего номера этой единицы.

7А.2 Если в отношении данной единицы не заключено никакого кредитного соглашения, то применяется статья 7А.1 при наличии одностороннего интереса, за исключением того, что переходный период начинается в тот день, когда держатель получает письменное уведомление от обладателя такого интереса.

7А.3 В исключительных случаях, когда единица железнодорожного подвижного состава физически недоступна для держателя и дебитора, обладатель подлежащего регистрации интереса может договориться о продлении переходного периода до 3 лет с даты подписания кредитного соглашения или с даты уведомления дебитора об одностороннем интересе, в зависимости от обстоятельств, а если применяются оба этих варианта, то в зависимости от того, какая из этих дат наступает раньше, при условии, что данное отступление может применяться только между обладателем

интереса и дебитором и не затрагивает права любого другого обладателя подлежащего регистрации интереса.

7А.4 Эти переходные правила применяются только к характеризваемому определенными признаками подвижному составу.
