


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 9 предварительной повестки дня

Резюме решений и чтение проекта доклада
**Доклад о работе первой сессии Комитета по пересмотру
Модельных правил по постоянной идентификации
железнодорожного подвижного состава**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	2
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)	6	2
IV. Справочная информация о Комитете по пересмотру (пункт 3 повестки дня)	7–10	2
V. Обновленная информация о Люксембургском протоколе (пункт 4 повестки дня)	11–12	3
VI. Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (пункт 5 повестки дня)	13–19	3
a) Применение	13–15	4
b) Предложения по поправкам	16–19	4
VII. Подготовка, опубликование и пересмотр руководящих и вспомогательных документов (пункт 6 повестки дня)	20–21	5
VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)	22–23	5
IX. Сроки проведения следующей сессии (пункт 8 повестки дня)	24	6
X. Резюме решений и чтение проекта доклада (пункт 9 повестки дня)	25	6
Приложение Предлагаемые поправки к Модельным правилам (2023 года), согласованные Комитетом по пересмотру		7



I. Участники

1. Комитет по пересмотру Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (Комитет по пересмотру) провел свою первую сессию 30–31 августа 2023 года во Дворце Наций в Женеве.
2. В работе сессии Комитета по пересмотру приняли участие представители следующих стран: Венгрии, Зимбабве, Камбоджи, Мексики, Саудовской Аравии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Турции. Были также представлены Европейский союз и Железнодорожное агентство Европейского союза.
3. Были представлены следующие межправительственные организации: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Международный институт унификации частного права (УНИДРУА). На сессии была представлена следующая неправительственная организация: Международный союз владельцев грузовых вагонов.
4. На сессии присутствовали представители следующих структур: Железнодорожной рабочей группы и Сообщества европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой (СЕЖД).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/1

5. Секретариат представил повестку дня. Комитет по пересмотру утвердил проект повестки дня, содержащийся в документе ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/1, отметив измененный график и добавление нового неофициального документа.

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/2023/9

6. Комитет по пересмотру избрал представителя Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии Председателем Комитета по пересмотру на 2023 и 2024 годы и не избрал заместителя Председателя, обратившись к государствам-членам с просьбой рассмотреть вопрос о том, не заинтересованы ли они в выполнении функций заместителя Председателя, и предложить секретариату свою кандидатуру не позднее чем за шесть недель до начала второй сессии Комитета по пересмотру, которая состоится в 2024 году.

IV. Справочная информация о Комитете по пересмотру (пункт 3 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/2023/9, ECE/TRANS/2023/37, ECE/TRANS/2023/38, ECE/TRANS/SC.2/2022/4

7. Секретариат представил делегатам краткую справочную информацию о Комитете по пересмотру. В частности, секретариат разъяснил причину учреждения Комитета по пересмотру, его происхождение в рамках Группы экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (Группа экспертов) и значение Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (Модельные правила). Секретариат пояснил, что по итогам вынесения предложения Группой экспертов и его последующего принятия Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) в феврале 2023 года Модельные правила были приняты Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

8. Далее секретариат рассказал о методах работы Комитета по пересмотру, пояснив принципы принятия решений, после чего перешел к SC.2. Затем был разъяснен процесс принятия связанных с Модельными правилами решений в рамках SC.2. Секретариат пояснил, что в соответствии с правилами процедуры SC.2 все государства — члены ЕЭК автоматически получают статус полноправных членов SC.2. Государства, не являющиеся членами ЕЭК, выступают в качестве полноправных членов при обсуждении пунктов повестки дня, касающихся правовых документов, договариваемых сторонами которых они являются, или правовых документов без договариваемых сторон, если они выразили заинтересованность в их функционировании. Модельные правила являются одним из документов, не имеющих договариваемых сторон из числа государств, поэтому государствам, не являющимся членами ЕЭК, необходимо будет выразить заинтересованность в функционировании Модельных правил, для того чтобы выступать в качестве полноправных членов при обсуждении соответствующего пункта повестки дня в рамках SC.2. С этой целью секретариат представил неофициальный документ № 1 RC.1 (2023 год), содержащий шаблон письма, которое государства, не являющиеся членами ЕЭК, могут направить Исполнительному секретарю ЕЭК ООН, с тем чтобы выразить заинтересованность в обсуждении SC.2 Модельных правил в качестве полноправных членов.

9. В заключение секретариат отметил, что следующая сессия SC.2, в повестку дня которой включен пункт, касающийся Модельных правил, состоится 15–17 ноября 2023 года, поэтому государствам, не являющимся членами ЕЭК, но желающим выразить заинтересованность, следует сделать это как можно скорее и не менее чем за 10 дней до начала сессии.

10. Комитет по пересмотру принял к сведению справочную информацию о деятельности Комитета по пересмотру, изложенную секретариатом, и напомнил тем государствам, которые не являются членами ЕЭК, но желают выразить заинтересованность в принятии решений относительно Модельных правил в рамках сессий Рабочей группы по железнодорожному транспорту, о необходимости направить в секретариат письмо о заинтересованности согласно шаблону и в соответствии с условиями, изложенными в неофициальном документе № 1 RC.1 (2023 год).

V. Обновленная информация о Люксембургском протоколе (пункт 4 повестки дня)

11. Железнодорожная рабочая группа начала обсуждение пункта 4 повестки дня с подробного разъяснения характера Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию (Протокол), связанных с ним актуальных изменений, текущей информации относительно вступления в силу и осуществления. В частности, разъяснения касались текущей стратегии развития Протокола, вводных сведений о Системе уникальной идентификации рельсовых транспортных средств (УРВИС) и включении Модельных правил в эту систему. Затем последовали выступления представителей ОТИФ и УНИДРУА, касающиеся их роли в работе над Протоколом.

12. Комитет по пересмотру поблагодарил Железнодорожную рабочую группу, ОТИФ и УНИДРУА за представление обновленной информации о развитии ситуации с Люксембургским протоколом по железнодорожному оборудованию.

VI. Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (пункт 5 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/3

а) Применение

13. Секретариат внес на рассмотрение этот пункт повестки дня, напомнив, что Протокол еще не вступил в силу и поэтому на данный момент ему неизвестно о каких бы то ни было случаях фактического использования Модельных правил. Соответственно, применение Модельных правил еще не началось. Секретариат пояснил, что в рамках этого подпункта повестки дня на будущих сессиях будет представлена более подробная информация относительно применения.

14. Железнодорожная рабочая группа отметила, что, хотя Протокол еще не вступил в силу, предварительная версия веб-сайта международного реестра уже работает. ОТИФ пояснила, что URL предварительной версии веб-сайта — www.rollingstockregistry.com. Комитет по пересмотру высказался за то, чтобы на предварительной версии веб-сайта международного реестра был размещен список лиц, которые уже сделали заявление о принятии на себя обязательств по соблюдению Модельных правил. Железнодорожная рабочая группа решила обратиться к Регистратору с просьбой предоставить такую возможность в ближайшее время. Если это невозможно, то Железнодорожная рабочая группа и ЕЭК ООН будут совместно искать временное решение.

15. Комитет по пересмотру не получал комментариев относительно применения Модельных правил, поскольку Люксембургский протокол еще не вступил в силу. Он просил секретариат представить Комитету по пересмотру на его второй сессии обновленную информацию об изменениях в этой области и обратился к членам Комитета с просьбой на следующей сессии поделиться своим опытом применения Модельных правил в своих юрисдикциях.

б) Предложения по поправкам

16. Железнодорожная рабочая группа представила предложение по поправке, содержащееся в документе ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/3 и касающееся возможного включения в Модельные правила переходных правил в целях облегчения маркировки уже находящегося в эксплуатации подвижного состава, до которого может быть непросто добраться для нанесения маркировки непосредственно после подписания кредитного соглашения. Комитет по пересмотру подробно обсудил эти положения, приняв к сведению характер предложения, касающегося переходных положений, и необходимость их принятия. В ходе сессии Комитет по пересмотру обсудил и согласовал некоторые изменения текста предложения по поправкам, содержащегося в приложении к документу ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/3. В приложении к докладу о работе нынешней сессии приводится обновленный текст согласованного предложения по поправкам.

17. В дополнение к вышеуказанной поправке Железнодорожная рабочая группа отметила, что пункт 8.3 Модельных правил позволяет запрашивать сокращение срока вступления в силу предложений по поправкам. В связи с этим и с учетом предстоящего вступления в силу Протокола Железнодорожная рабочая группа высказала просьбу о том, чтобы предложения по поправкам, изложенные в документе ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/3 (с поправками), вступили в силу через месяц, а не через стандартные три месяца со дня публикации доклада о работе сессии SC.2. Комитет по пересмотру согласился с этим предложением и просил направить его Рабочей группе для принятия на ее семьдесят седьмой сессии в ноябре 2023 года. Комитет по пересмотру также просил подготовить и распечатать сводный вариант Модельных правил, включив в него данные предложения по поправкам, если они будут приняты Рабочей группой.

18. Кроме того, в рамках этого пункта повестки дня Комитет по пересмотру обсудил размер идентификатора УРВИС, а также текст и номер, которые должны проставляться на маркере УРВИС. Железнодорожное агентство Европейского союза отметило, что существует ряд международных стандартов, определяющих порядок нанесения маркировки на железнодорожный подвижной состав (например стандарт EN 15877, Технические нормы эксплуатационной совместимости Европейского союза и решения Европейской комиссии), и что Комитет по пересмотру, возможно, пожелает проверить применение этих стандартов к маркеру УРВИС. СЕЖД отметило, что эти стандарты относятся скорее к эксплуатационным маркировочным знакам, нежели к маркировке, связанной с номером УРВИС, следовательно, путаницы в этом вопросе не возникнет, поскольку они служат разным целям. Комитет по пересмотру принял решение на данном этапе не изменять положения, касающиеся формата и размера маркера УРВИС.

19. Секретариат напомнил Комитету по пересмотру о процедуре представления ему предложений по поправкам для будущих сессий. Любое предложение по поправкам следует направлять в секретариат не позднее чем за 12 недель до начала сессии. После редакторской проверки и форматирования секретариатом вариант текста на языке оригинала размещается на сайте ЕЭК ООН — на специальной странице, посвященной данной сессии, которая доступна на вкладке «Железнодорожный транспорт» на левой панели веб-сайта Отдела транспорта¹ в течение примерно двух недель. Затем, не позднее чем за четыре недели до начала сессии, на ту же веб-страницу загружаются варианты документа на всех официальных языках ЕЭК.

VII. Подготовка, опубликование и пересмотр руководящих и вспомогательных документов (пункт 6 повестки дня)

Документ: Модельные правила и Инструкции

20. Секретариат представил этот пункт повестки дня, напомнив делегатам об опубликовании Модельных правил и о ходе подготовки публикации Инструкций. Секретариат напомнил Комитету по пересмотру, что Инструкции не имеют обязательной силы и должны рассматриваться как динамичный документ, который может регулярно обновляться в целях содействия применению Модельных правил. Секретариат отметил, что по этой причине, хотя вариант Инструкций уже размещен на веб-сайте, в ходе сессии до их печати еще можно внести некоторые коррективы в их содержание.

21. Комитет по пересмотру приветствовал опубликование Модельных правил и принял к сведению изменения в отношении Инструкций. Он просил секретариат продолжить работу по завершению публикации Инструкций.

VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)

22. В рамках данного пункта повестки дня Председатель при поддержке присутствующих в зале делегатов отметил важность Модельных правил в качестве глобальной инициативы и в связи с этим просил обеспечить перевод документов для сессий на все официальные языки Организации Объединенных Наций (т. е. также на арабский, испанский и китайский языки) в рамках регулярного бюджета ЕЭК ООН. Кроме того, поскольку финансирование участия в совещаниях не предусмотрено, Председатель при поддержке делегатов просил ЕЭК ООН предусмотреть возможность участия в будущих совещаниях в полностью гибридном формате в рамках регулярного бюджета. Секретариат отметил, что, поскольку официальными языками ЕЭК ООН являются только английский, русский и французский, получить разрешение на использование дополнительных языков может быть затруднительно. Он также

¹ В период до начала следующей сессии возможны изменения веб-сайта ЕЭК ООН, которые не зависят от секретариата Комитета по пересмотру.

отметил, что в связи с бюджетными ограничениями участие в гибридном формате невозможно обеспечить в рамках регулярного бюджета.

23. С учетом глобального характера Модельных правил Комитет по пересмотру просил Рабочую группу по железнодорожному транспорту обратиться к Комитету по внутреннему транспорту с просьбой выделить из регулярного бюджета средства на перевод документов для сессии Комитета по пересмотру на все официальные языки Организации Объединенных Наций, а также обеспечить проведение будущих сессий Комитета по пересмотру в гибридном формате.

IX. Сроки проведения следующей сессии (пункт 8 повестки дня)

24. Комитет по пересмотру принял к сведению, что его вторая сессия пройдет 3–4 сентября 2024 года во Дворце Наций в Женеве с возможным продлением на 2 сентября 2024 года.

X. Резюме решений и чтение проекта доклада (пункт 9 повестки дня)

25. С учетом состоявшегося на сессии обсуждения Комитет по пересмотру решил зачитать и рассмотреть по этому пункту повестки дня не только решения, но и весь проект доклада о работе сессии, подготовленный Председателем. Комитет по пересмотру утвердил доклад о работе своей первой сессии и просил секретариат направить SC.2 для утверждения согласованное предложение по поправкам к Модельным правилам, запрос, касающийся вступления в силу этих поправок, а также отдельный запрос на дополнительные услуги, изложенный в разделе VIII выше.

Приложение

Предлагаемые поправки к Модельным правилам (2023 год), согласованные Комитетом по пересмотру

Статья 3

Включить в статью 3 следующие дополнительные определения:

«Допущен» означает дату разрешения на ввод единицы подвижного состава в оперативную эксплуатацию в соответствии с применимым законодательством.

«Кредитное соглашение» означает определенное в Конвенции соглашение, заключенное после вступления в силу Протокола в Договариваемом государстве местонахождения должника.

«Надлежащий подвижной состав» означает железнодорожный подвижной состав, допущенный к эксплуатации с даты подписания относящегося к нему кредитного соглашения или — при отсутствии такого кредитного соглашения в случае единицы, в отношении которой применяется односторонняя гарантия, — допущенный к эксплуатации с даты уведомления об этом должника.

«Ходовой номер» означает идентификационный номер, присвоенный единице железнодорожного подвижного состава национальным или региональным агентством, выдающим разрешение на допуск железнодорожного подвижного состава, или — при отсутствии такого номера — идентификационный номер единицы, находящейся в эксплуатации.

«Переходный период» означает более поздний 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.

«Односторонняя гарантия» 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 маркера УРВИС, то распорядитель должен а) приложить все разумные усилия для нанесения маркера УРВИС в соответствии со статьей 5 при первой же возможности, но в любом случае не позднее окончания переходного периода; б) обеспечить нанесение на такую единицу ходового номера, который был присвоен в момент подписания кредитного соглашения и который должен быть хорошо виден; и с) незамедлительно нанести маркер УРВИС в соответствии со статьей 5 в случае изменения ходового номера этой единицы или отсутствия на ней ходового номера.

7А.2 Если в отношении данной единицы не заключено никакого кредитного соглашения, то при наличии односторонней гарантии применяется статья 7А.1, кроме тех случаев, когда переходный период начинается в день получения распорядителем письменного уведомления от обладателя такой гарантии.

7А.3 В исключительных случаях, когда единица железнодорожного подвижного состава физически недоступна для распорядителя и должника, обладатель регистрируемой гарантии может договориться о продлении переходного периода до трех лет с даты подписания кредитного соглашения или с даты уведомления должника об односторонней гарантии соответственно, а если применяются оба варианта, то с более ранней из этих дат, при условии что данное отступление может применяться только между обладателем гарантии и должником и не затрагивает права любого другого обладателя регистрируемой гарантии.

7A.4 Настоящие переходные правила применяются только к надлежащему подвижному составу.
