



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports par chemin de fer

##### Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire

##### Deuxième session

Genève, 14 et 15 décembre 2020

## Rapport de la deuxième session du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1-5	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	6	2
III. Contexte des travaux du Groupe (point 2 de l'ordre du jour).....	7-9	2
IV. Élaboration du Système d'individualisation des véhicules ferroviaires (point 3 de l'ordre du jour).....	10-18	3
A. Meilleures pratiques en matière de marquage du matériel roulant et prescriptions nationales dans ce domaine .....	10-13	3
B. Composante technologique.....	14-15	3
C. Recherche des solutions possibles .....	16-18	4
V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour) .....	19-20	4
VI. Dates de la prochaine session (point 5 de l'ordre du jour) .....	21	4
VII. Adoption des décisions (point 6 de l'ordre du jour).....	22-23	5
<b>Annexes</b>		
I. Suggestions du Gouvernement de la Fédération de Russie concernant les principes devant guider le travail du Groupe d'experts .....		6
II. Suggestions du Groupe de travail ferroviaire concernant les principes relatifs au travail du Groupe d'experts .....		7



## I. Participation

1. Le Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (PIRRS ou le Groupe) a tenu sa deuxième session du 14 au 15 décembre 2020 sous forme hybride, à la fois en ligne et en personne à Genève.
2. Ont participé à cette session des représentants des pays suivants : Albanie, Croatie, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie et Roumanie.
3. Ont également participé à la session des représentants des organisations intergouvernementales suivantes : l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA).
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER) et le Groupe de travail ferroviaire (GTF).
5. Des représentants des organisations, groupes industriels privés et institutions académiques ci-après ont participé à la réunion : Hupac Intermodal SA, Managing Company NefteTransService, Oxera Consulting LLP et RAILTRANS LLC.

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)\*

*Document* : ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/7.

6. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour révisé figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/7.

## III. Contexte des travaux du Groupe (point 2 de l'ordre du jour)\*\*

7. Après une introduction du secrétariat, qui a résumé les principaux résultats de la première session du Groupe d'experts, le GTF a donné des informations supplémentaires sur le Protocole ferroviaire de Luxembourg à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Convention du Cap), en mettant l'accent sur le fonctionnement du registre international. L'exposé a porté sur :

- Les principes clefs du Protocole ferroviaire de Luxembourg.
- La Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles
- Les rôles et tâches du registre.
- Les principes fondamentaux du registre.
- Le fonctionnement du registre.
- Le système d'individualisation des véhicules ferroviaires (URVIS).
- Les utilisateurs du registre.
- L'attribution du numéro URVIS.
- L'inscription au registre et la recherche dans le registre.

8. Le Groupe s'est ensuite penché sur plusieurs questions évoquées dans la présentation, concernant notamment les progrès réalisés en vue de l'entrée en vigueur du Protocole, le rôle des signatures électroniques, le processus de mise en place du registre et la question de savoir

\* Des informations sur la session sont disponibles à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/documents/2020/12/agendas/annotated-provisional-agenda-second-session>.

\*\* Les exposés présentés lors de l'atelier peuvent être consultés sur le site <https://unece.org/transport/events/sc2pirrs-group-experts-permanent-identification-railway-rolling-stock-2nd-session>.

si une procédure de contrôle de l'apposition du numéro URVIS sur le matériel roulant était prévue.

9. Le Groupe d'experts a pris note des informations actualisées communiquées au titre de ce point de l'ordre du jour concernant le Protocole de Luxembourg à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

#### **IV. Élaboration du Système d'individualisation des véhicules ferroviaires (point 3 de l'ordre du jour)**

*Documents :* ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/2, ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/9, ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/10 et ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/11.

##### **A. Meilleures pratiques en matière de marquage du matériel roulant et prescriptions nationales dans ce domaine**

10. Après une brève introduction du secrétariat, le GTF a présenté le document ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/11, qui contient un questionnaire devant être rempli par les représentants pour contribuer à la poursuite des travaux du Groupe. Le secrétariat a indiqué qu'il avait reçu des réponses de la CER avant la session et que la Finlande et la Fédération de Russie avaient fourni les leurs pendant la session. Il a été noté, au sujet de la question 1 sur la façon la plus efficace de marquer les actifs, que les pays qui ont répondu se sont prononcés en faveur de l'option c – une plaque d'immatriculation distincte fixée sur l'actif. Pour la question 2 sur la manière dont le numéro URVIS devrait être affiché, ce sont les chiffres arabes visibles sur l'actif ou l'utilisation d'un code QR qui ont été les options retenues. Les avis étaient partagés s'agissant de la question 3 concernant la nécessité de reproduire un numéro URVIS. En ce qui concerne la question 4 sur l'utilisation du chiffre d'autocontrôle, certains représentants ont estimé qu'un seul chiffre suffisait.

11. Le Groupe a noté que le questionnaire était très utile et a demandé que les autres pays qui y répondront se prononcent également sur la question de savoir s'il conviendrait d'adopter plusieurs solutions pour l'apposition du numéro URVIS et de fixer un délai pour son application sur le matériel roulant. Le secrétariat a annoncé qu'il allait établir un document contenant un résumé de toutes les réponses reçues au questionnaire.

12. Le Groupe d'experts a remercié les représentants qui ont répondu au questionnaire contenu dans le document ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/11. Il a demandé aux autres États membres et à leurs représentants de communiquer leurs réponses le 15 janvier 2021 au plus tard et d'indiquer également s'ils souhaitaient que le système soit souple et prévoie différentes solutions. Les pays répondant au questionnaire devaient aussi indiquer s'il convenait de recommander un délai maximum entre l'attribution du numéro URVIS et son apposition sur le matériel roulant.

13. Au cours des débats qui se sont déroulés pendant la session, les experts ont convenus qu'une série de questions relatives à la mise en œuvre du système URVIS pouvait être prise en compte dans l'élaboration de règles types portant sur les aspects techniques de la mise en œuvre. Ces règles fourniraient des lignes directrices concernant les différentes prescriptions en matière d'apposition contenues dans les contrats de crédit et accords de prêt, et auxquelles pourraient se référer toutes les parties au contrat et les autres parties prenantes.

##### **B. Composante technologique**

14. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/9 sur le registre international des matériels d'équipement aéronautiques. Il a expliqué qu'il avait organisé une réunion avec l'administrateur de ce registre afin de mieux connaître les méthodes de travail adoptées et la technologie utilisée. Les discussions ont notamment porté sur la manière dont les numéros étaient apposés sur les aéronefs, sur les investissements importants réalisés dans la technologie, en particulier dans la cybersécurité, et sur la décision

de ne pas utiliser la technologie des chaînes de blocs pour le moment. On trouvera plus de détails sur la question dans le document officiel.

15. Le Groupe d'experts a pris note des informations communiquées par le secrétariat qui figurent dans le document ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/9 sur le registre international des matériels d'équipement aéronautiques.

### **C. Recherche des solutions possibles**

16. Le Groupe a résumé les contributions qu'il avait été convenu d'élaborer à la session précédente, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/2, notamment :

- L'expérience des États membres et d'autres pays concernant les meilleures pratiques en matière de marquage du matériel roulant et les prescriptions nationales dans ce domaine.
- Les points de vue des représentants sur la composante technologique.
- Les expériences en matière d'immatriculation des navires de mer.
- L'établissement par le GTR et par le secrétariat d'une première liste de solutions possibles pour l'apposition du numéro URVIS.
- L'établissement par la Fédération de Russie d'un document sur des approches possibles en matière de règles types relatives à l'apposition du numéro URVIS.

17. Le Groupe a rappelé qu'il était important d'établir les documents mentionnés aux paragraphes 19, 23, 24 et 28 du rapport de la première session du Groupe d'experts (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/2) et a rappelé aux rédacteurs de les soumettre au secrétariat au plus tard le 31 janvier 2021 afin qu'ils soient disponibles en trois langues avant la troisième session du Groupe.

18. Le Groupe d'experts a décidé que faute de temps, il reporterait à la prochaine session l'examen des points suivants de l'ordre du jour :

- 3 d) Recherche des solutions possibles.
- 3 e) Évaluation des solutions possibles.
- 3 f) Sélection de la ou des solutions.
- 3 g) Élaboration de recommandations et de normes.

### **V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)**

19. Le Groupe d'experts a regretté que sa session ait souffert d'une réduction des moyens mis à la disposition des services de conférence par l'Office des Nations Unies à Genève par rapport au niveau de service qui avait été initialement accepté. Il a souligné l'importance des délibérations intergouvernementales officielles sur des questions techniques telles que celles qu'il examine et a donc déploré que les coupes aient nuit à ses débats. Le Groupe a souhaité qu'une telle situation ne se reproduise pas à l'avenir.

20. Le Groupe d'experts a encouragé les États membres à désigner des candidats au poste de vice-président, qui doit être pourvu par élection à sa prochaine session. Ces nominations doivent être transmises au secrétariat d'ici au 31 janvier 2021.

### **VI. Dates de la prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)**

21. Le Groupe d'experts a décidé que sa troisième session se tiendrait en principe du 5 au 7 mai 2021 à Genève.

## VII. Adoption des décisions (point 6 de l'ordre du jour)

*Document* : Document informel SC.2/PIRRS n° 7 (2020).

22. Le Groupe d'experts a adopté la liste de ses décisions figurant dans le document informel SC.2/PIRRS n° 7 qui, en vertu d'une récente décision du Comité exécutif, sont soumises à une procédure d'approbation tacite de soixante-douze heures pour tenir compte d'éventuels problèmes techniques de connexion rencontrés par les représentants des États membres.

23. Conformément aux procédures spéciales de prise de décisions lors de réunions formelles avec participation à distance qui ont été adoptées par le Comité exécutif le 5 octobre 2020, les décisions prises lors de la session ont été diffusées par l'intermédiaire de toutes les représentations permanentes à Genève pour approbation par procédure tacite dans un délai de soixante-douze heures par les délégations ayant participé à la session. Cette procédure d'approbation tacite a pris fin le jeudi 24 décembre 2020 à 18 heures (HEC) sans objection. Les décisions prises lors de cette réunion sont donc considérées comme adoptées. Les informations pertinentes sont disponibles (en anglais) sur le site Web de la CEE à l'adresse suivante : <https://unece.org/silence-procedure>.

## Annexe I

### **Suggestions du Gouvernement de la Fédération de Russie concernant les principes devant guider le travail du Groupe d'experts**

#### **Transmises par le Gouvernement de la Fédération de Russie**

1. Dans son travail, le Groupe d'experts est guidé par les décisions prises pour garantir les droits des établissements de crédit lorsqu'ils signent des contrats de crédit (crédit-bail) pour l'achat et l'utilisation de matériel roulant ferroviaire.
2. Le Groupe d'experts élabore des « règles types » internationales pour protéger les intérêts des créiteurs en mettant en œuvre un système d'identification du matériel roulant ferroviaire acheté à crédit (crédit-bail), qui peut être appliqué si l'accord de crédit (crédit-bail) le spécifie.
3. La documentation pour la mise en œuvre d'un système d'individualisation des véhicules ferroviaires (URVIS) est élaborée et appliquée au nouveau matériel roulant acheté à crédit (crédit-bail) à l'aide de fonds provenant d'un organisme créancier, si les termes de l'accord entre les parties le spécifient.
4. Le système de numérotation du matériel roulant ferroviaire est mis en œuvre conformément à la législation des pays qui ont ratifié la Convention du Cap et le Protocole ferroviaire de Luxembourg. Le système URVIS ne remplace pas les systèmes d'information existants utilisés pour l'exploitation du matériel roulant ferroviaire.
5. Alors que, conformément au Protocole ferroviaire de Luxembourg, le système URVIS devrait être géré par le Conservateur du registre international conformément aux prescriptions de l'autorité de surveillance et que cette même autorité a le droit de nommer des experts (art. XII 5) du Protocole ferroviaire de Luxembourg), l'autorité de surveillance devrait inviter l'OTIF, l'OSJD, l'ERA, le Conseil du transport ferroviaire de la Communauté des États indépendants et le CIT, ainsi que d'autres groupes d'experts, organisations ou institutions internationaux spécialisés, pour qu'ils servent de Comité ad hoc d'experts chargé de prodiguer des conseils en matière de marquage des numéros URVIS et de gestion des bases de données du système URVIS (autres que celles qui sont nécessaires au bon fonctionnement du Protocole ferroviaire de Luxembourg).
6. Les solutions retenues pour le marquage des numéros URVIS devraient être simples, compatibles avec les meilleures pratiques, entraîner des coûts limités et s'intégrer facilement au processus d'immatriculation des véhicules.

## Annexe II

### **Suggestions du Groupe de travail ferroviaire concernant les principes relatifs au travail du Groupe d'experts**

#### **Transmises par le Groupe de travail ferroviaire après consultation avec l'OTIF et UNIDROIT**

1. Quand il élabore des documents, le groupe d'experts devrait être guidé par les décisions prises pour garantir les droits des établissements de crédit lorsqu'ils signent des contrats de crédit pour l'achat et l'utilisation de matériel roulant ferroviaire.
2. Le Groupe d'experts devrait élaborer des « règles types » internationales pour protéger les intérêts des créiteurs en introduisant un système d'identification du matériel roulant ferroviaire acheté à crédit (crédit-bail) et en les appliquant si l'accord de crédit (crédit-bail) le prévoit.
3. La documentation établissant des protocoles standard pour le marquage du système d'individualisation des véhicules ferroviaires (URVIS) devrait être élaborée et appliquée au nouveau matériel roulant acheté à l'aide d'un crédit provenant d'un organisme créancier, si les termes de l'accord entre les parties le spécifient. Cette règle ne s'applique pas au matériel roulant vendu, financé ou loué autrement avant l'approbation de la documentation pertinente.
4. Le système de numérotation du matériel roulant pour effectuer des transports ferroviaires est mis en œuvre conformément à la législation nationale des pays qui ont ratifié la Convention du Cap et le Protocole ferroviaire de Luxembourg (le Protocole).
5. Le système de numérotation du matériel roulant ferroviaire (URVIS) ne devrait pas remplacer les systèmes d'information et d'identification existants utilisés pour l'exploitation du matériel roulant ferroviaire mais devrait les compléter, ces systèmes devant autant que possible se renforcer mutuellement.
6. Compte tenu du fait que, conformément au Protocole, le système URVIS doit être géré par le Conservateur du registre international en application des règlements promulgués par l'autorité de surveillance et que cette même autorité a le droit de nommer des experts (art. XII 5) du Protocole ferroviaire de Luxembourg), nous suggérons que l'autorité de surveillance invite l'OTIF, l'OSJD, l'ERA et le Comité international des transports ferroviaires (CIT), ainsi que d'autres groupes d'experts, organisations ou institutions internationaux spécialisés qu'elle juge appropriés, pour qu'ils servent de comité spécial d'experts chargé de donner des conseils en matière de marquage des numéros URVIS et de gestion des bases de données du système URVIS (autres que celles qui sont nécessaires au bon fonctionnement du Protocole ferroviaire de Luxembourg).
7. Les solutions retenues pour le marquage des numéros URVIS devraient être simples, entraîner des coûts limités, être compatibles avec les meilleures pratiques du secteur et s'intégrer facilement au processus d'immatriculation/enregistrement des véhicules.