



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

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

#### Comité de révision des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire

##### Première session

Genève, 30 août-1<sup>er</sup> septembre 2023

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

##### Résumé des décisions et lecture du projet de rapport

## Rapport du Comité de révision des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire sur sa première session

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–4	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	5	2
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour) .....	6	2
IV. Informations générales sur le Comité de révision (point 3 de l'ordre du jour).....	7–10	2
V. Point sur le Protocole ferroviaire de Luxembourg (point 4 de l'ordre du jour).....	11–12	3
VI. Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (point 5 de l'ordre du jour) .....	13–19	3
a) Application .....	13–15	3
b) Propositions d'amendements.....	16–19	4
VII. Élaboration, publication et révision de documents d'orientation et d'appui (point 6 de l'ordre du jour) .....	20–21	4
VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour) .....	22–23	5
IX. Date de la prochaine session (point 8 de l'ordre du jour).....	24	5
X. Résumé des décisions et lecture du projet de rapport (point 9 de l'ordre du jour) ..	25	5
Annexe : Proposition d'amendements aux Règles types (2023), telle qu'arrêtée par le Comité de révision .....		6



## I. Participation

1. Le Comité de révision des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (ci-après « le Comité de révision ») a tenu sa première session au Palais des Nations, à Genève, les 30 et 31 août 2023.
2. Ont participé à la session du Comité de révision les représentants des pays suivants : Arabie Saoudite, Cambodge, Hongrie, Mexique, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Türkiye et Zimbabwe. L'Union européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer étaient également représentées.
3. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT). L'International Union of Wagon Keepers, organisation non gouvernementale, était, elle aussi, représentée.
4. Des représentantes et représentants des entités suivantes étaient également présents : Rail Working Group et Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER).

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

*Document(s) :* [ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/1](#)

5. Le secrétariat a présenté l'ordre du jour. Le Comité de révision a adopté le projet d'ordre du jour tel qu'il figure dans le document [ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/1](#), en prenant note du calendrier modifié et de l'ajout du nouveau document informel.

## III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* [ECE/TRANS/2023/9](#)

6. Le Comité de révision a élu le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à sa présidence pour 2023 et 2024 et n'a pas élu de vice-président, laissant aux États membres le soin de déterminer s'ils seraient intéressés par cette fonction et de proposer leur candidature au secrétariat au plus tard six semaines avant la deuxième session du Comité, en 2024.

## IV. Informations générales sur le Comité de révision (point 3 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* [ECE/TRANS/2023/9](#), [ECE/TRANS/2023/37](#), [ECE/TRANS/2023/38](#), [ECE/TRANS/SC.2/2022/4](#)

7. Le secrétariat a fait un résumé de l'historique du Comité aux représentants. Il est notamment revenu sur les raisons qui avaient motivé la création du Comité de révision, ses origines au sein du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (le Groupe d'experts) et le rôle des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (Règles types). Le secrétariat a expliqué que sur proposition du Groupe d'experts, acceptée ultérieurement par le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), les Règles types avaient été adoptées par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) en février 2023.
8. Le secrétariat a ensuite expliqué les méthodes de travail du Comité de révision et la manière dont les décisions y étaient prises avant d'être renvoyées au SC.2, puis comment se déroulait la prise de décisions au niveau du SC.2 s'agissant des Règles types. Il a expliqué que, conformément au règlement intérieur du SC.2, tous les États membres de la CEE avaient automatiquement le droit d'être membres à part entière du Groupe de travail. Les États non membres de la CEE sont quant à eux membres à part entière pour les points de l'ordre du jour qui traitent des instruments juridiques auxquels ils sont partie contractante, ou pour des instruments juridiques qui n'ont pas de parties contractantes, mais pour le fonctionnement

desquels ils ont exprimé un intérêt. Les Règles types faisant partie de ces instruments qui, par défaut, n'ont pas d'États parties contractantes, les États non membres de la CEE devront exprimer leur intérêt afin d'être membres à part entière lorsque le point concerné de l'ordre du jour sera examiné par le SC.2. À cette fin, le secrétariat a présenté le document informel RC.1 N°.1 (2023), dans lequel figure une lettre type que les États non membres de la CEE peuvent envoyer à la Secrétaire exécutive de la CEE pour exprimer leur intérêt à devenir membres à part entière pour les débats sur les Règles types au sein du SC.2.

9. Enfin, le secrétariat a noté que la prochaine session du SC.2 dont l'ordre du jour comportait un point relatif aux Règles types se tiendrait du 15 au 17 novembre 2023 et que les États non membres de la CEE souhaitant manifester leur intérêt devaient le faire dès que possible et au moins dix jours avant cette réunion.

10. Le Comité de révision a pris note de l'historique de ses activités présenté par le secrétariat et a rappelé aux États non membres de la CEE qui souhaitaient exprimer leur intérêt pour la prise de décisions sur les Règles types lors des sessions du SC.2 d'envoyer leur lettre d'intérêt au secrétariat en utilisant le modèle qui figure dans le document informel RC.1 N°.1 (2023) et en suivant les modalités qui y sont définies.

## **V. Point sur le Protocole ferroviaire de Luxembourg (point 4 de l'ordre du jour)**

11. Le Rail Working Group a ouvert les débats sur le point 4 de l'ordre du jour par une explication détaillée du Protocole ferroviaire de Luxembourg (ci-après « le Protocole »), des développements en cours, de son entrée en vigueur et de son application. La présentation a notamment porté sur la stratégie actuelle relative au Protocole, le système d'individualisation des véhicules ferroviaires (URVIS) et l'intégration des Règles types dans ce système. Des interventions de l'OTIF et d'UNIDROIT sur leur rôle dans le fonctionnement du Protocole ont suivi.

12. Le Comité de révision a remercié le Rail Working Group, l'OTIF et UNIDROIT d'avoir fait le point sur les faits nouveaux concernant le Protocole ferroviaire de Luxembourg.

## **VI. Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* [ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/3](#)

### **a) Application**

13. Le secrétariat a ouvert l'examen de ce point de l'ordre du jour en rappelant que le Protocole n'étant pas encore entré en vigueur, personne, à sa connaissance, n'utilisait les Règles types à ce jour. Leur application n'avait donc pas encore commencé. Le secrétariat a expliqué que davantage d'informations sur ce point de l'ordre du jour seraient disponibles aux prochaines sessions.

14. Le Rail Working Group a noté que bien que le Protocole ne soit pas encore entré en vigueur, le site Web préliminaire du Registre international pour le matériel roulant ferroviaire était d'ores et déjà accessible. L'OTIF a donné l'adresse du site Web : [www.rollingstockregistry.com](http://www.rollingstockregistry.com). Le Comité de révision s'est dit favorable à ce qu'une liste des personnes ayant déjà fait une déclaration d'engagement à être liées par les Règles types soit affichée sur le site Web préliminaire du Registre international. Le Rail Working Group a convenu de demander au Conservateur s'il était possible de mettre ce document à disposition prochainement. Si cela n'est pas possible, le Rail Working Group et la CEE collaboreront pour trouver une solution temporaire.

15. Le Comité de révision n'avait pas reçu de retour d'information sur l'application des Règles types, le Protocole de Luxembourg n'étant pas encore entré en vigueur. Il a demandé au secrétariat de l'informer de l'évolution de la situation dans ce domaine à sa deuxième session et a demandé aux membres de faire part de leur expérience de l'application des Règles types dans leur secteur de compétence à la prochaine session.

## b) Propositions d'amendements

16. Le Rail Working Group a présenté la proposition d'amendements figurant dans le document [ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/3](#), qui porte sur l'introduction éventuelle de règles transitoires dans les Règles types afin de faciliter le marquage du matériel roulant déjà en service qu'il peut être difficile de localiser et de marquer immédiatement après la signature d'un contrat de crédit. Le Comité de révision a longuement examiné les dispositions, évaluant la nature de la proposition de mesures transitoires et leur nécessité. Au cours de la session, il a examiné et approuvé quelques modifications à apporter au texte de la proposition d'amendements figurant à l'annexe du document [ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/3](#). On trouvera le texte mis à jour à l'annexe du présent rapport.

17. Outre l'amendement susmentionné, le Rail Working Group a noté qu'en vertu de l'article 8.3 des Règles types, il était possible de demander un délai plus court pour l'entrée en vigueur des propositions d'amendements. Partant, compte tenu de l'entrée en vigueur imminente du Protocole, le Rail Working Group a demandé que les propositions d'amendements énoncées dans le document [ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2023/3](#) (tel que modifié) entrent en vigueur un mois après la publication du rapport du SC.2, au lieu des trois mois de délai habituels. Le Comité de révision a accepté cette proposition et a demandé qu'elle soit transmise au Groupe de travail pour qu'il l'adopte à sa soixante-dix-septième session, en novembre 2023. Il a également demandé qu'une version récapitulative des Règles types, incluant ces propositions d'amendements si elles sont adoptées par le Groupe de travail, soit établie et imprimée.

18. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Comité de révision s'est également penché sur la taille de la marque URVIS ainsi que du texte et du numéro à utiliser sur cette marque. L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a fait remarquer qu'il existait un certain nombre de normes internationales qui définissent la manière dont les marques doivent être appliquées sur le matériel roulant ferroviaire (par exemple, la norme EN 15877, les spécifications techniques d'interopérabilité de l'Union européenne et les décisions de la Commission européenne) et que le Comité de révision pourrait souhaiter vérifier ce que disposaient ces normes en ce qui concernait la marque URVIS. La CER a noté que ces normes concernaient les marques opérationnelles et non les marques liées au numéro URVIS et qu'aucune confusion n'était possible à cet égard, ces normes ayant des objectifs différents. Le Comité de révision a décidé de ne pas modifier les dispositions relatives au format et à la taille de la marque URVIS à ce stade.

19. Le secrétariat a rappelé au Comité de révision la procédure à suivre pour soumettre les propositions d'amendements à ses futures sessions. Toute proposition d'amendements doit être envoyée au secrétariat au plus tard 12 semaines avant le début de la session. Après révision éditoriale et formatage par le secrétariat, la version originale est mise en ligne sur le site Web de la CEE, sur la page dédiée à la session, disponible sous l'onglet « transport ferroviaire », accessible dans le bandeau de gauche du site Web de la Division des transports<sup>1</sup>, dans un délai d'environ deux semaines. Toutes les versions linguistiques officielles de la CEE sont ensuite téléversées sur la même page Web au plus tard quatre semaines avant le début de la session.

## VII. Élaboration, publication et révision de documents d'orientation et d'appui (point 6 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* Règles types et notes d'orientation

20. Le secrétariat a ouvert l'examen de ce point de l'ordre du jour en informant les représentants de la publication des Règles types et de l'état d'avancement de la publication des notes d'orientation. Il a rappelé au Comité de révision que les notes d'orientation n'étaient pas contraignantes par nature et devaient être considérées comme un document évolutif pouvant être mis à jour régulièrement afin de faciliter l'application des Règles types.

<sup>1</sup> Sous réserve de toute modification apportée au site Web de la CEE avant la prochaine session à l'insu du secrétariat du Comité de révision.

Le secrétariat a noté que, par conséquent, bien qu'une version des notes d'orientation soit actuellement disponible sur le site Web, il était encore possible d'y apporter des modifications lors de la session, avant qu'elle ne soit imprimée.

21. Le Comité de révision s'est félicité de la publication des Règles types et a pris note des progrès accomplis dans l'élaboration des notes d'orientation. Il a demandé au secrétariat de continuer de finaliser la publication des notes d'orientation.

## **VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)**

22. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Président, soutenu par les représentants présents dans la salle, a fait valoir l'importance des Règles types en tant qu'initiative de portée mondiale et a par conséquent demandé que les documents de session soient traduits dans toutes les langues officielles de l'ONU (donc également en arabe, en chinois et en espagnol) au titre du budget ordinaire de la CEE. En outre, également avec l'appui des représentants et compte tenu du fait qu'on ne disposait pas de fonds suffisants pour financer la participation à la réunion, il a demandé à la CEE d'envisager la possibilité que les futures réunions soient des sessions hybrides assorties de services complets au titre du budget ordinaire. Le secrétariat a fait remarquer que l'anglais, le français et le russe étant les seules langues officielles de la CEE, il pourrait être difficile d'obtenir l'approbation pour une traduction dans les trois autres langues. Il a également mentionné que le budget ordinaire ne permettait pas d'autoriser pleinement la participation hybride, en raison de restrictions budgétaires.

23. Le Comité de révision a demandé que, compte tenu de la portée mondiale des Règles types, le SC.2 prie le Comité des transports intérieurs de solliciter, au titre du budget ordinaire, la traduction des documents de la session du Comité de révision dans toutes les langues officielles de l'ONU et que les futures sessions du Comité de révision se tiennent sous forme hybride.

## **IX. Date de la prochaine session (point 8 de l'ordre du jour)**

24. Le Comité de révision a noté que sa deuxième session se tiendrait les 3 et 4 septembre 2024, avec une extension possible au 2 septembre 2024, au Palais des Nations à Genève.

## **X. Résumé des décisions et lecture du projet de rapport (point 9 de l'ordre du jour)**

25. Au vu de la teneur des débats, le Comité de révision a décidé de lire et d'examiner l'intégralité du projet de rapport de session élaboré par le Président, et non uniquement les décisions. Il a adopté le rapport de sa première session et a demandé au secrétariat de transmettre au SC.2, pour adoption, la proposition d'amendements aux Règles types convenue, la demande relative à l'entrée en vigueur de ces amendements, ainsi que, séparément, la demande de services supplémentaires présentée à la section VIII ci-dessus.

## Annexe

### Proposition d'amendements aux Règles types (2023), telle qu'arrêtée par le Comité de révision

#### Article 3

##### Ajouter à l'article 3 les définitions suivantes :

« Admis » s'entend de la date à laquelle un élément de matériel roulant ferroviaire reçoit sa première autorisation de mise en circulation opérationnelle conformément au droit applicable ;

« Contrat de crédit » désigne un contrat, au sens de la Convention, conclu après l'entrée en vigueur du Protocole dans l'État contractant où se trouve le débiteur ;

« Matériel roulant admissible » désigne le matériel roulant ferroviaire qui a été admis à la date de signature du contrat de crédit y relatif ou, en l'absence de contrat de crédit, dans le cas d'un élément faisant l'objet d'une garantie unilatérale, à la date où le débiteur est notifié de ladite garantie ;

« Numéro de circulation » désigne le numéro d'identification qui est attribué à un élément de matériel roulant ferroviaire par l'organisme national ou régional autorisant le matériel roulant au moment de l'admission ou, en l'absence d'un tel numéro, le numéro d'identification attribué à l'élément en circulation ;

« Période transitoire » désigne la période allant jusqu'à l'échéance la plus tardive entre a) douze mois à compter de la date de signature d'un contrat de crédit ou b) dix-huit mois à compter de la date d'entrée en vigueur du Protocole conformément au paragraphe 1 de l'article XXIII du Protocole ;

« Garantie unilatérale » désigne un droit ou une garantie non conventionnels ou un droit ou garantie préexistants.

##### Ajouter un nouvel article 7A, libellé comme suit :

#### 7A. Règles transitoires

7A.1 Nonobstant les dispositions des articles 5 et 6, si, à la signature d'un contrat de crédit, aucune marque URVIS n'est apposée sur un élément de matériel roulant ferroviaire, le détenteur doit a) déployer tous les efforts raisonnables pour que la marque URVIS soit apposée conformément à l'article 5 dans le plus bref délai possible mais, dans tous les cas, au plus tard avant la fin de la période transitoire, b) veiller à ce que le numéro de circulation attribué au moment de la signature du contrat de crédit soit apposé sur l'élément concerné et soit clairement visible ; et c) apposer immédiatement la marque URVIS conformément à l'article 5 en cas de modification du numéro de circulation de l'élément ou en l'absence de numéro de circulation.

7A.2 Si un élément ne fait pas l'objet d'un contrat de crédit, l'article 7A.1 s'applique dans le cas d'une garantie unilatérale, à l'exception du fait que la période transitoire débute le jour où le détenteur est notifié par écrit par le titulaire d'une telle garantie.

7A.3 Dans les cas exceptionnels où un élément de matériel roulant ferroviaire est physiquement inaccessible au détenteur et au débiteur, le titulaire d'une garantie susceptible d'inscription peut accepter de prolonger la période transitoire jusqu'à trois ans à compter de la date de signature du contrat de crédit ou de la date de notification de la garantie unilatérale au débiteur, selon le cas, ou, si les deux s'appliquent, à compter de la première de ces dates, à condition que la dérogation ne s'applique qu'entre le titulaire et le débiteur et ne porte pas atteinte aux droits de tout autre titulaire d'une garantie susceptible d'inscription.

7A.4 Les présentes règles transitoires ne s'appliquent qu'au matériel roulant admissible.