



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^{er} septembre 2023

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire**Application des Règles types : questions relatives à la transition, proposition au Comité de révision des Règles types****Communication du Rail Working Group****I. Introduction**

1. Le Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (Protocole ferroviaire de Luxembourg) à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Convention du Cap) établit comme condition que, pour être inscrite au Registre international à Luxembourg, créé en vertu du Protocole, toute sûreté sur du matériel roulant¹ constituée dans un État contractant où le Protocole est en vigueur (c'est-à-dire une garantie internationale) doit se voir attribuer un numéro d'identification unique qui doit être soit apposé sur le matériel roulant financé soit associé à un numéro de série du constructeur ou à un numéro national ou régional lui-même apposé sur le matériel roulant². Étant donné que les numéros de série des constructeurs ou les numéros nationaux ou régionaux peuvent présenter de nombreuses variations ou être utilisés en double, réutilisés ou modifiés, la solution pratique, établie dans le Règlement qui s'appliquera au Registre international (ci-après « le Règlement »), est d'attribuer à chaque élément du matériel roulant un numéro d'identification unique ou un numéro URVIS³ qui devra être apposé de manière permanente sur l'élément en question.

II. Les Règles types

2. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer, qui relève du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, a adopté les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (ci-après « les Règles types »)

¹ Créée par un contrat de bail, de crédit garanti ou de vente conditionnelle (par. 2 de l'article 2 de la Convention du Cap) (ci-après un « contrat de crédit »).

² Article XIV, par. 1.

³ Système d'individualisation des véhicules ferroviaires.



le 15 novembre 2022. Les Règles types ont été approuvées par le Comité des transports intérieurs le 24 février 2023. Elles créent une nouvelle norme d'application volontaire qui exige d'apposer de manière permanente le numéro ou identifiant URVIS (la « marque URVIS ») sur le matériel roulant ferroviaire. Les Règles types devraient être opérationnelles au moment de l'entrée en vigueur du Protocole ferroviaire de Luxembourg, prévue pour la fin de l'année 2023.

3. Les termes utilisés dans le présent document ont le sens qui leur est donné dans les Règles types, à moins que le contexte nécessite de les interpréter autrement.

III. Questions relatives à la transition

4. Les Règles types s'appliquent aussi bien au matériel roulant neuf qu'aux éléments déjà en circulation.

5. Dans le cas du matériel roulant financé qui est neuf, c'est-à-dire qui n'a pas encore été mis en service pour la première fois, ou du matériel roulant qui va être admis⁴ dans une région (zone d'utilisation), il est prévu que la marque URVIS soit apposée au moment où le matériel roulant est mis en circulation pour la première fois dans une région. L'apposition de la marque peut également être intégrée dans le processus de fabrication de certains constructeurs.

6. Dans le cas du matériel roulant qui est déjà en service dans une région, il pourrait être très difficile pour un détenteur de marquer immédiatement tous les éléments d'un parc de matériel roulant conformément aux Règles types. Toutefois, il sera très probablement obligé de le faire aux termes d'un contrat de crédit, en cas de financement ou de refinancement du matériel roulant existant⁵. En outre, les créanciers ayant conclu un contrat de financement garanti avec un débiteur avant l'entrée en vigueur du Protocole dans l'État contractant pertinent détiendront un « droit ou garantie préexistant » sur le matériel roulant visé. Un État contractant peut faire une déclaration en vertu du paragraphe 3 de l'article 60 de la Convention du Cap, tel que modifié par le Protocole, selon laquelle la priorité du droit ou de la garantie préexistants par rapport à toute garantie internationale inscrite ultérieurement, constituée après l'entrée en vigueur du Protocole dans l'État contractant en question, est préservée si ledit droit ou ladite garantie sont inscrits avant l'expiration d'une période transitoire donnée⁶. Dans ce cas, un créancier souhaitera peut-être inscrire son droit ou sa garantie préexistants afin de conserver la priorité sur toute garantie internationale inscrite ultérieurement⁷. En application du règlement, il aura le droit de le faire unilatéralement, sans le consentement du débiteur⁸.

7. Le respect des Règles types sera généralement une condition⁹ préalable à l'inscription d'une garantie internationale, d'un droit ou garantie non conventionnels, d'un droit ou garantie préexistants ou d'un avis de vente. Par conséquent, si le matériel roulant n'est pas immédiatement marqué, il pourra faire l'objet d'une garantie ou d'un avis de vente, mais ceux-ci ne pourront pas être inscrits¹⁰.

8. Il est donc clair que des dispositions transitoires doivent être adoptées pour une période limitée afin de laisser aux exploitants et aux détenteurs le temps d'apposer de manière permanente la marque URVIS sur le matériel roulant faisant l'objet du financement.

⁴ « Admission » dans la terminologie des Règles types.

⁵ On suppose que le non-respect des Règles types constituera un cas de défaut au titre du contrat de crédit en question.

⁶ D'une durée pouvant aller de trois ans au minimum à dix ans au maximum. L'Espagne a choisi une durée de trois ans dans sa déclaration.

⁷ Le paragraphe 3 de l'article 60 vise à garantir aux parties effectuant une recherche dans le Registre international qu'à l'issue de la période transitoire, les résultats de la recherche indiqueront de façon définitive toutes les garanties susceptibles d'influer sur toute nouvelle garantie internationale constituée à ce moment.

⁸ Article 5.12 du Règlement.

⁹ Énoncée à l'article 5.3 (par. c), al. i) du Règlement.

¹⁰ Article XIV du Protocole.

IV. Solutions transitoires

9. Plusieurs solutions sont envisageables pour répondre à la nécessité énoncée plus haut, mais il convient de tenir compte de quatre questions, à savoir :

- À quel matériel roulant les dispositions transitoires s'appliquent-elles ?
- Quelles devraient être les mesures transitoires ?
- Quelle devrait être la durée de la période transitoire ?
- Devrait-il y avoir des dérogations ?

V. Applicabilité des dispositions transitoires

10. Il est recommandé que toute disposition ne soit applicable qu'à l'équipement qui est en service au moment de la constitution de la garantie internationale (« matériel roulant admissible »). Cela devra être soigneusement défini, le but étant d'éviter aux exploitants la lourde tâche de devoir marquer immédiatement de manière permanente le matériel roulant déjà en circulation dans des endroits éloignés.

11. Comme cela a été mentionné plus haut, dans le cas du matériel roulant neuf (qu'il sorte directement de l'usine ou non) et du matériel roulant mis en circulation dans une région donnée, on peut raisonnablement s'attendre à ce que le débiteur ou le détenteur puisse accéder au matériel roulant pour le marquer avant son admission ou avant la constitution de la garantie internationale ; à cette fin, le matériel roulant en question ne devrait donc pas être considéré comme du matériel roulant admissible. En conséquence, le détenteur devra faire en sorte que la marque URVIS soit apposée dès le départ. S'agissant de l'admission de matériel roulant neuf, le détenteur ne devrait en aucun cas être autorisé à reporter le marquage pendant la période transitoire. Au contraire, le débiteur ou le détenteur sera tenu de faire apposer la marque URVIS sur le matériel roulant neuf au plus tard au moment de l'admission.

12. Étant donné que les Règles types s'appliquent à tous les types de matériel roulant ferroviaire dans le monde entier, les dispositions transitoires devront également tenir compte du fait que, dans certaines régions du monde, il peut ne pas exister de formalités officielles d'admission par un organisme national ou régional, soit à cause des lois et des pratiques locales soit à cause du type d'équipement (par exemple, les tramways ou les wagons à charbon dans les mines) sur lequel le numéro d'identification attribué par le détenteur sera apposé de façon visible. Les auteurs du présent document estiment cependant que les définitions proposées pour les termes « admis » et « numéro de circulation » dans l'annexe couvrent également cette éventualité.

VI. Mesures transitoires à envisager

13. Une solution pourrait être de créer un autocollant temporaire en plastique sur lequel serait imprimé le numéro URVIS, ou bien de marquer au pochoir le numéro URVIS sur le matériel roulant. Cependant, cela présenterait l'inconvénient de devoir localiser et marquer le matériel roulant de toute façon (auquel cas, pourquoi ne pas simplement y apposer la marque URVIS définitive ?) et constituerait un coût supplémentaire, puisque le matériel roulant devrait en fin de compte être marqué deux fois, avec un risque accru de dégâts.

14. Une autre solution serait de créer une marque virtuelle renvoyant au numéro de circulation qui est déjà apposé sur le matériel roulant. Il est prévu dans le Règlement que le conservateur crée un champ non obligatoire dans le formulaire qui doit être rempli par voie électronique pour l'inscription d'une garantie internationale ou d'un droit ou garantie préexistants. Ce champ permettrait de saisir le numéro de circulation, qui serait ensuite associé au numéro URVIS dans le Registre. Il ne sera toujours possible d'effectuer des recherches prioritaires qu'à partir du numéro URVIS, et toute personne cherchant des informations dans le Registre international pourra le faire à partir du numéro de circulation, qui renverra au numéro URVIS qui lui est associé. Il va de soi que le détenteur du matériel roulant devrait s'engager à ne pas permettre de modification du numéro de circulation

pendant la période transitoire, à apposer la marque URVIS à la première occasion et, en tout cas, à le faire immédiatement si, en raison de circonstances exceptionnelles, le numéro de circulation changeait pendant la période transitoire. Le numéro de circulation associé au numéro URVIS dans le Registre international à la date d'inscription ne peut pas être modifié.

15. Le Comité de révision pourrait avoir d'autres suggestions.

VII. Durée de la période transitoire

16. Les dispositions transitoires représentent un risque pour le créancier si le marquage physique du matériel roulant n'est pas permanent ni fiable¹¹. Ce risque a un coût pour le créancier¹² qui, habituellement, est répercuté sur le débiteur ou l'exploitant¹³. Le détenteur ou le débiteur doit disposer, à compter de la date de signature d'un contrat de crédit, d'un délai raisonnable pour marquer de manière permanente le matériel roulant, mais le fait d'attendre jusqu'à la prochaine révision du matériel roulant pourrait repousser l'échéance de six, voire huit ans, ce qui réduirait à néant tout l'intérêt du Protocole. En outre, aux termes du Protocole, après ratification, celui-ci entre en vigueur dans un État contractant au moins trois mois après la date de dépôt de l'instrument de ratification¹⁴, de sorte que les débiteurs et les détenteurs disposeront déjà d'un préavis d'au moins trois mois avant que les prescriptions des Règles types ne s'appliquent dans un État contractant donné (délai qui leur permettra de demander des identifiants URVIS). Toutefois, étant donné qu'il ne sera pas possible à une partie de s'inscrire comme utilisateur du Registre international, et donc d'obtenir un numéro URVIS, avant l'entrée en vigueur généralisée du Protocole dans les États contractants (ce qui est prévu avant la fin de l'année 2023)¹⁵, on devrait accorder davantage de latitude pour les transactions auxquelles seront parties des débiteurs situés dans les premiers États contractants. En conséquence, concernant la période transitoire accordée pour apposer sur le matériel roulant la marque URVIS permanente prévue dans les Règles types, les auteurs du présent document considèrent que la durée devrait être de douze mois à compter de la date de signature du contrat de crédit correspondant ou de dix-huit mois à compter de la date de l'entrée en vigueur généralisée du Protocole, selon la plus tardive de ces deux échéances¹⁶.

VIII. Dérogations éventuelles

17. Les auteurs du présent document estiment qu'il ne devrait pas y avoir de dérogation concernant ce qui constitue du matériel roulant admissible ni ce qui doit être fait pendant la période transitoire. Toutefois, il faut admettre qu'il peut être justifié, dans des circonstances exceptionnelles, de prolonger la période transitoire. Par exemple, il se pourrait qu'un wagon soit inaccessible en raison d'un cas de force majeure. Le cas échéant, il pourrait être acceptable que la période transitoire soit prolongée, mais pas au-delà de trois ans. Comme toute prolongation de la période transitoire représente un risque supplémentaire pour le créancier, une telle dérogation ne pourrait être accordée par le créancier (qui, en l'occurrence, serait le titulaire d'un droit ou d'une garantie préexistants ou non conventionnels) qu'à titre exceptionnel pour des éléments de matériel roulant ferroviaire particuliers et ne pourrait s'appliquer qu'entre le créancier et le débiteur.

¹¹ Voir ci-dessus.

¹² Cela pourrait modifier la pondération du risque, ce qui nécessiterait d'augmenter le ratio de capitaux propres par rapport au crédit en application des règles générales de Bâle sur les cadres prudentiels applicables aux banques.

¹³ Pas seulement à titre commercial. Cela peut aussi dépendre de la nécessité d'augmenter le ratio capital-crédit conformément aux règles d'adéquation des fonds propres applicables au titre des accords Bâle III conclus sous les auspices de la Banque des règlements internationaux.

¹⁴ Voir le paragraphe 2 de l'article XXIII. En pratique, cela prendra un peu plus longtemps.

¹⁵ En application du paragraphe 1 de l'article XXIII.

¹⁶ Ibid.

IX. Proposition

18. Il est proposé que le Comité de révision, à sa réunion du 30 août 2023, examine la question des dispositions transitoires et accepte les recommandations énoncées ci-dessus. Un projet de texte est joint pour examen par le Comité.

Annexe

Proposition d'amendements aux Règles types

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 et qui est visible sur l'élément ou, en l'absence d'un tel numéro, le numéro d'identification attribué à l'élément par le détenteur et visible sur l'élément ;

« 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 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, et b) apposer immédiatement la marque URVIS conformément à l'article 5 en cas de modification du numéro de circulation de l'élément.

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.