



UNIDROIT

International Institute for the Unification of Private Law
Institut international pour l'unification du droit privé



OTIF

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

FR

**COMMISSION PRÉPARATOIRE POUR L'ÉTABLISSEMENT DU
REGISTRE INTERNATIONAL POUR LE MATÉRIEL ROULANT
FERROVIAIRE CONFORMÉMENT AU PROTOCOLE DE
LUXEMBOURG**

UNIDROIT 2022
PrepCom/11/Doc. 3
Original: anglais
janvier 2023

RAPPORT SOMMAIRE
de la onzième session
(Rome, 29-30 novembre 2022)

Projet

1. La Onzième Session de la Commission préparatoire pour l'établissement du Registre international pour le matériel roulant ferroviaire conformément au Protocole ferroviaire de Luxembourg (ci-après dénommé "le Protocole"), convoquée conjointement par l'*Institut* international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), s'est tenue au siège d'UNIDROIT à Rome et à distance les 29 et 30 novembre 2022. Elle a réuni des délégations de 20 États. La liste complète des participants à cette session figure à [l'Annexe II](#) du présent rapport.

Point n° 1 Ouverture de la session et accueil par les Secrétaires généraux de l'OTIF et d'UNIDROIT

2. *Le Secrétaire Général d'UNIDROIT, Ignacio Tirado*, a ouvert la session, souhaité la bienvenue à tous les participants et a exprimé sa satisfaction pour la présence de nombreux participants en personne. Il a noté que cette session était particulièrement importante et opportune pour plusieurs raisons, notamment en raison du fait qu'il était demandé à la Commission préparatoire d'examiner et d'approuver le résultat de plus d'une année de négociations intenses et hautement techniques concernant le changement de contrôle du Conservateur désigné. Les négociations avaient été menées dans un esprit de bonne foi et de coopération avec le nouveau propriétaire proposé, qui s'était avéré être un très bon candidat pour ce rôle. En outre, avec la ratification imminente annoncée de deux pays importants, le Protocole atteignait enfin le nombre requis de ratifications pour permettre son entrée en vigueur. Il a conclu ses remarques en remerciant *S.E. Michèle Pranchère-Tomassini, Ambassadrice du Luxembourg en Italie*, et *S.E. Nosipho Nausca-Jean Jezile, Ambassadrice d'Afrique du Sud en Italie*, pour leur aimable disponibilité à prononcer des déclarations d'ouverture à un moment aussi crucial pour l'avenir du Protocole.

3. *L'Ambassadrice du Luxembourg* a remercié les Secrétaires généraux pour l'invitation à participer à l'ouverture de la Commission préparatoire. Elle a rappelé que son pays avait toujours soutenu le Protocole ferroviaire depuis ses premiers développements, en tant qu'État hôte de la Conférence diplomatique, premier État à procéder à la ratification et État hôte du Registre. Le Luxembourg avait également joué un rôle très actif au fil des ans dans le processus de promotion de la mise en œuvre du Protocole. Elle s'est déclarée très satisfaite de la ratification imminente par l'Espagne et l'Afrique du Sud qui figurent parmi les principaux marchés ferroviaires. Elle a exhorté la Commission préparatoire à faciliter la mise en place d'un Registre opérationnel à temps pour l'entrée en vigueur du Protocole, en approuvant la demande de changement de contrôle du Registre désigné Regulis S.A. Elle a enfin rappelé les avantages indéniables du Protocole, non seulement en termes économiques et commerciaux pour les États et les entreprises privées, mais aussi dans l'intérêt de tous les objectifs communs de développement durable reconnus par les grandes instances intergouvernementales telles que les Nations Unies et l'Union européenne.

4. *L'Ambassadrice d'Afrique du Sud* s'est jointe à son homologue qui l'a précédée pour exprimer sa reconnaissance pour cette invitation à s'adresser à la Commission préparatoire ferroviaire. En saluant la participation en personne de l'Ambassadeur de Tanzanie, elle a mis l'accent sur l'importance du Protocole ferroviaire de Luxembourg pour la mise en œuvre de projets de développement ferroviaire en vue du développement économique et social du continent africain. Elle a rappelé que l'Afrique du Sud et UNIDROIT entretenaient des relations de longue date et que le Ministre sud-africain des transports avait signé le Protocole ferroviaire en 2022, marquant ainsi un premier pas vers la ratification. Elle a enfin confirmé que le processus de ratification en Afrique du Sud était bien avancé et a exhorté les autres États africains à envisager leur adhésion au Protocole, assurant ainsi une large mise en œuvre dans la région.

5. *Le Secrétaire général de l'OTIF, Wolfgang Küpper, a conclu les allocutions d'ouverture en rappelant que l'OTIF avait participé au Groupe de négociation en sa qualité de Secrétariat de la future Autorité de surveillance du Registre international. Il a exprimé sa satisfaction quant au choix du nouveau Conservateur proposé, ainsi que son optimisme quant à l'entrée en vigueur du Protocole, compte tenu également du résultat positif des travaux de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) sur les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire dans le cadre du Protocole ferroviaire de Luxembourg. Il a évoqué l'intérêt politique mondial sans précédent que suscitait l'amélioration des chemins de fer pour parvenir à un système de transport plus écologique à la lumière des mégatendances existantes telles que l'urbanisation, la numérisation et les changements démographiques, ainsi que les innovations majeures dans le secteur en ce qui concerne, entre autres, le trafic passagers à grande vitesse, le trafic combiné de marchandises et le transport ferroviaire de conteneurs entre l'Asie et l'Europe. À titre d'exemple, il a cité la déclaration du Conseil européen de décembre 2021 sur le nouveau plan d'action "visant à développer le transport ferroviaire longue distance et transfrontière de voyageurs", qui préconisait clairement la ratification du Protocole ferroviaire de Luxembourg et appuyait sa mise en œuvre au sein de l'UE. Dans la mesure où les chemins de fer étaient considérés au fil du temps comme l'épine dorsale d'un système de transport terrestre international, multimodal et durable, il était nécessaire de simplifier le financement international pour l'acquisition et l'utilisation du matériel roulant ferroviaire et d'offrir aux parties et aux Gouvernements des solutions de financement supplémentaires. Tel était bien l'objectif du cadre juridique international du Protocole ferroviaire de Luxembourg selon le modèle réussi de la Convention du Cap. Enfin, le Secrétaire général de l'OTIF a invité les Co-présidents de la Commission préparatoire, Peter Bloch, représentant les États-Unis d'Amérique (participant via Zoom), et Antti Leinonen, représentant la Finlande, à reprendre leur rôle de Co-présidents de la Commission préparatoire ferroviaire. M. Leinonen a assumé la présidence de la session.*

Point n° 2 Adoption de l'ordre du jour et organisation de la session

6. *Le Co-président de la Commission préparatoire, Antti Leinonen, a souhaité la bienvenue à tous les participants et a présenté le projet d'ordre du jour ainsi que l'organisation de la session. Il a demandé à la Commission préparatoire de faire preuve de souplesse dans la poursuite des délibérations relatives à tous les points qui pourraient être abordés le premier jour, afin de reporter tous les points en suspens, le cas échéant, au jour suivant. Il a également suggéré de reporter le point 4 (Déclarations des membres et observateurs participant à la session) après les points 5 et 6. Le projet d'ordre du jour, avec la modification suggérée, a été approuvé à l'unanimité.*

7. Avant de traiter le point suivant, le Président a invité un représentant de l'Espagne à prendre la parole, à sa demande.

8. *Le représentant de l'Espagne a félicité le Secrétaire Général d'UNIDROIT et la Commission préparatoire pour l'excellent travail accompli et a partagé la bonne nouvelle concernant le stade final de la ratification du Protocole par l'Espagne qui n'attendait plus que la signature royale pour procéder au dépôt. En se félicitant de la nouvelle, le Secrétaire Général d'UNIDROIT a confirmé que toutes les étapes décisionnelles relatives à la ratification avaient été franchies et que la signature royale constituait un acte formel de promulgation.*

Point n° 3 Rapport sur les derniers développements (rapport oral des co-Présidents de la Commission préparatoire)

9. *Le Co-Président de la Commission préparatoire a présenté le point de l'ordre du jour et a fourni une brève mise à jour des développements concernant les activités en vue de la mise en œuvre et de l'entrée en vigueur du Protocole ferroviaire de Luxembourg qui sont intervenus depuis*

la 9^{ème} session de la Commission préparatoire tenue en distanciel en mars 2021, lorsque le [projet de Règlement du Registre international](#) (en anglais) avait été approuvé. Il a rappelé que, s'agissant des documents institutionnels, les projets de Statuts et de Règles de procédure de la future Autorité de surveillance avaient déjà été approuvés par la Commission préparatoire lors de sa 8^{ème} session en 2018 ainsi que par les organes compétents de l'OTIF. Il a également précisé que les développements relatifs au changement de contrôle éventuel du Conservateur (y compris les conclusions de la 10^{ème} session de la Commission préparatoire) seraient discutés au point 5 de l'ordre du jour. Il a également noté que les développements concernant le Règlement seraient présentés par le Président du Groupe de travail ferroviaire au point 7 de l'ordre du jour, tandis que le Groupe de travail ferroviaire et l'OTIF présenteraient le "Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire" (GE_PIRRS) et la mise en œuvre du Système d'identification unique des véhicules ferroviaires dans le cadre du Protocole ferroviaire de Luxembourg (URVIS), établi par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU), au point 8 de l'ordre du jour.

10. En ce qui concernait l'état de mise en œuvre du Protocole, le Co-président a rappelé que pour son entrée en vigueur, une ratification/adhésion supplémentaire était nécessaire, ainsi que le dépôt par le Secrétariat de l'Autorité de surveillance d'un certificat indiquant que le Registre international était pleinement opérationnel (en tenant compte du fait que ce certificat était nécessaire pour que le Registre puisse commencer à fonctionner en vertu de l'article XXIII (1)(b) du Protocole). Il a noté que, bien que la résurgence de la pandémie de COVID-19 ait eu un impact sur les calendriers et les priorités des gouvernements dans tous les pays, rendant plus difficiles leur engagement et l'obtention de ratifications, le Protocole ferroviaire de Luxembourg était actuellement examiné par plusieurs gouvernements (dont ceux du Kenya, de Maurice et du Royaume-Uni), et la ratification par deux importantes économies ferroviaires (Espagne et Afrique du Sud) était imminente. Il a en effet mentionné la signature du Protocole par l'Espagne, le 10 novembre 2021, et par l'Afrique du Sud, le 22 mars 2022, et le fait que, comme le représentant de l'Espagne en avait fait l'annonce, l'Espagne avait complété toutes les phases ministérielles et parlementaires de la procédure de ratification du Protocole. De même, le processus de ratification en Afrique du Sud était bien engagé, comme l'avait confirmé l'Ambassadrice d'Afrique du Sud lors de son discours d'ouverture.

11. Le Co-Président a ensuite fait référence aux nombreuses activités de promotion que le Secrétariat d'UNIDROIT et le Groupe de travail ferroviaire avaient entreprises depuis la 9^{ème} session de la Commission préparatoire, avec également la participation de l'OTIF et le soutien d'autres organisations intergouvernementales et internationales. Parmi celles-ci, il a souligné la participation virtuelle ou en personne à des événements de promotion du Protocole dans divers pays, ainsi qu'à des événements spécifiques ou à des réunions institutionnelles de plusieurs organisations, notamment la Commission européenne, la Banque asiatique de développement (BAD), la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (BAII/AIIB), l'APEC et l'Organisation consultative juridique afro-asiatique (AALCO). Il a également noté que le Secrétariat d'UNIDROIT avait été très actif pour assurer la liaison avec les représentants des gouvernements de plusieurs États contractants potentiels (notamment la Chine, l'Inde, l'Italie, Maurice, la Mongolie et les Philippines). Enfin, il a reconnu les efforts incessants du Groupe de travail ferroviaire et de son Président, Howard Rosen, pour promouvoir le Protocole et a annoncé que le Groupe de travail ferroviaire prendrait la parole plus tard lors des délibérations.

Point n° 5 Rapport final du Groupe de négociation mis en place lors de la 10^{ème} session de la Commission préparatoire (Prep. Comm. Rail/11/Doc 2)

12. *Le Co-président de la Commission préparatoire a présenté le point suivant de l'ordre du jour, dont il a rappelé qu'il était, avec le point 6, le point le plus important, et a cédé la parole au Secrétariat*

d'UNIDROIT pour une brève présentation du Rapport final du Groupe de négociation qui avait été constitué lors de la 10^{ème} session de la Commission *préparatoire*.

13. La Secrétaire Générale adjointe d'UNIDROIT, Anna Veneziano, a présenté le Rapport final du Groupe de négociation. Elle a rappelé qu'au cours de l'année 2020, les Co-Présidents de la Commission préparatoire avaient été informés que le propriétaire unique du Registre désigné Regulis S.A., l'International Communications and Technology Group SITA (SITA BV), et la société canadienne cotée en bourse Information Services Corporation (ISC) avaient engagé des contacts préliminaires concernant la possibilité pour ISC de reprendre les parts de SITA au sein de Regulis S.A., assumant ainsi les droits et obligations de SITA et SITA Ireland liés aux contrats relatifs au fonctionnement du Registre international. Elle a en outre rappelé que, conformément à la clause 17 du *Supervisory Contract* de 2014 entre Regulis S.A. et la Commission préparatoire et sur la base de discussions exploratoires encourageantes, les Co-Présidents de la Commission préparatoire avaient demandé à UNIDROIT et à l'OTIF de convoquer la 10^{ème} session de la Commission préparatoire, qui s'était déroulée entre le 7 et le 26 juillet 2021 en utilisant une procédure de confirmation écrite, comme le prévoit l'article 16 des Règles de procédure de la Commission préparatoire. La Commission préparatoire avait approuvé de confier à un Groupe de négociation, composé des Co-Présidents de la Commission préparatoire, Antti Leinonen (Finlande) et Peter Bloch (USA), du Secrétaire Général d'UNIDROIT, Ignacio Tirado, et de la Secrétaire Générale adjointe d'UNIDROIT, Anna Veneziano, du Secrétaire général de l'OTIF, Wolfgang Küpper, et du Chef du département de l'administration et des finances de l'OTIF, Lunesterline Andriamahatahity, ainsi que du Président du Groupe de travail ferroviaire, Howard Rosen, et du Secrétaire Martin Fleetwood, le mandat de mener des négociations avec ISC et SITA en relation avec la proposition de changement de propriété/contrôle. Le Groupe de négociation avait été mandaté pour vérifier la pertinence d'ISC pour la mise en place, le fonctionnement et la commercialisation du Registre international, ainsi que pour envisager les amendements appropriés aux contrats existants, qui continueraient à régir les relations entre les parties.

14. La Secrétaire Générale adjointe a informé la Commission préparatoire que le Groupe de négociation avait établi un calendrier de travail intense et avait tenu plusieurs réunions plénières virtuelles ainsi que des ateliers spécifiques virtuels et en présentiel avec ISC, dans un esprit de coopération totale et de confiance mutuelle entre les parties. Les négociations avaient abouti à la recommandation du Groupe de négociation à la Commission préparatoire d'approuver la proposition de changement substantiel de contrôle de Regulis S.A. de SITA à ISC Atlantic Services Inc., les propositions de cession des *droits* et obligations en vertu du *Master Services Agreement* de 2014, du *Software Security Agreement* et du *Deed of Business Continuity* de SITA et du fournisseur de services actuel SITA Ireland à Enterprise Registry Solutions (ERS), filiale d'ISC, et les propositions d'ajustement des contrats existants (le *Supervisory Contract* modifié et mis à jour entre Regulis S.A. et la Commission préparatoire, ainsi que ses annexes), le *Master Services Agreement* modifié et mis à jour entre ISC et ERS, avec ses annexes, le *Software Security Agreement* et le *Deed of Business Continuity*), qui avaient été paraphés par la Commission préparatoire, ISC et ERS, selon le cas, le 3 novembre 2022. La Secrétaire Générale adjointe a noté que tous les contrats modifiés, dans leur version propre et dans leur version corrigée, avaient été mis à la disposition des membres de la Commission préparatoire sur le site Internet de l'Institut pour une divulgation complète, mais avec un accès protégé par un mot de passe pour des raisons de confidentialité.

15. En ce qui concernait le changement substantiel de contrôle, la Secrétaire Générale adjointe a noté que la transaction entre SITA et ISC, sur laquelle un accord avait déjà été conclu, était soumise à l'approbation de la Commission préparatoire: le changement substantiel de contrôle de Regulis S.A. conformément à la clause 17 du *Supervisory Contract* actuel, la cession du *Master Services Agreement*, du *Software Security Agreement* et du *Deed of Business Continuity* de l'actuel fournisseur de services informatiques SITA Ireland à ERS ainsi que les contrats modifiés et mis à

jour tels que paraphés par la Commission préparatoire, ISC et ERS, selon le cas, le 3 novembre 2022.

16. La Secrétaire Générale adjointe a également été heureuse d'informer la *Commission* préparatoire que, suite aux intenses négociations avec ISC, le Groupe de négociation était persuadé que le changement de contrôle de SITA à ISC ne serait pas préjudiciable au fonctionnement futur du Registre international. Le Groupe de négociation était au contraire convaincu qu'ISC, une société cotée en bourse dont les actions étaient en partie détenues par le Gouvernement de la Saskatchewan (Canada), jouissant d'une solide position financière documentée et d'une grande expérience dans la mise en place, le fonctionnement et l'amélioration des systèmes d'inscription, y compris les registres de garanties, répondrait pleinement aux attentes de la Commission préparatoire en ce qui concerne le fonctionnement du Registre international. En particulier, le Groupe de négociation était convaincu que ISC était pleinement consciente de l'objectif spécifique et du fonctionnement du Registre international en vertu du Protocole ferroviaire de Luxembourg et qu'il fournirait un système d'inscription sur Internet à la pointe de la technologie, efficace et intuitif, répondant aux exigences de la Convention du Cap et du Protocole ferroviaire de Luxembourg. Pour de plus amples informations sur ISC, la Secrétaire Générale adjointe a fait référence à l'Annexe 1 du Doc. 2.

17. *Concernant* la demande d'approbation par la Commission préparatoire de la cession des droits et obligations de SITA Ireland en vertu du *Master Services Agreement*, du *Software Security Agreement* et du *Deed of Business Continuity*, la Secrétaire Générale adjointe a indiqué que cette approbation était nécessaire pour qu'ERS puisse remplacer SITA Ireland en tant que sous-traitant informatique de ISC Atlantic Services Inc.

18. Enfin, en ce qui concernait les amendements proposés aux contrats de 2014 pour le fonctionnement du Registre international, la Secrétaire Générale adjointe a noté que les *négociations* avaient été menées dans le but de limiter au maximum les révisions des contrats originaux. Elle a présenté brièvement l'objet et la structure des contrats, ainsi que leurs principales clauses contractuelles, qui avaient été préservées. Elle a en outre indiqué qu'un nombre limité de changements plus substantiels avaient été jugés nécessaires à la lumière de l'évolution de la technologie au cours des huit dernières années ayant eu un impact sur les logiciels et les systèmes de sécurité que ISC fournirait par rapport à ce qui avait été initialement prévu dans les contrats de 2014 avec SITA, et la transition vers une technologie basée sur le "cloud" pour développer et gérer le Registre international. Bien que cela ait affecté un nombre limité de dispositions du *Supervisory Contract* et du *Master Service Agreement*, les changements les plus importants concernaient les annexes techniques ainsi que le *Software Security Agreement* et le *Deed of Business Continuity*. D'autres changements avaient été apportés pour tenir compte de l'emplacement différent de la société mère et de la relation différente entre le Conservateur et le fournisseur de logiciels, ainsi que de la nécessité d'examiner l'évolution des fonctions du Conservateur au cours des huit dernières années, compte tenu, entre autres, du projet révisé de Règlement.

19. Le Co-Président de la Commission préparatoire a remercié le Secrétariat pour son résumé complet et précis du Rapport final du Groupe de négociation. Il a ajouté que, si ni ISC ni SITA n'avaient été admises à participer aux discussions sur les points 5 et 6, les représentants des deux sociétés étaient présents dans les locaux d'UNIDROIT pour répondre aux questions des membres de la Commission préparatoire. Après avoir constaté qu'il n'y avait pas de questions ou de demandes d'éclaircissements sur ce point, le Président de la session a abordé le point suivant de l'ordre du jour.

Point n° 6 Approbation de la proposition de changement de contrôle du Conservateur désigné Regulis S.A. de SITA BV à ISC Atlantic Services Inc, des amendements conséquents aux contrats pour le fonctionnement du Registre négociés par le Groupe de négociation, de la cession du Master Services Agreement, du Software Security Agreement et du Deed of Business Continuity de SITA Ireland à Enterprise Registry Solutions Limited

20. *Le Co-Président de la Commission préparatoire* a présenté le point de l'ordre du jour et noté que la Commission préparatoire était appelée à approuver trois éléments interconnectés: la proposition de changement substantiel de contrôle du Conservateur désigné Regulis Co. conformément à la clause 17 du *Supervisory Contract* de 2014 entre Regulis S.A. et la Commission préparatoire, les modifications conséquentes aux Contrats de 2014 pour le fonctionnement du Registre, négociés par le Groupe de négociation mis en place lors de la 10^{ème} session de la Commission préparatoire et paraphés par le Groupe de *négociation*, ISC et ERS, selon le cas, le 3 novembre 2022 et la cession des droits et obligations du fournisseur de services actuel au nouveau, comme précisé dans le document Prep. Comm. Rail/11/Doc. 2 et ses Annexes.

21. *La Commission préparatoire* a approuvé la proposition de changement de contrôle du Conservateur désigné Regulis du Groupe international de communications et de technologies SITA (SITA BV) à Information Services Corporation (ISC) Atlantic Services Inc., les modifications proposées aux Contrats de 2014 pour le fonctionnement du Registre (*Supervisory Contract, Master Services Agreement, Software Security Agreement, le Deed of Business Continuity* et toutes les pièces jointes et annexes y afférentes), telles que négociées et paraphées par le Groupe de négociation de la Commission préparatoire, ISC et Enterprise Registry Solutions (ERS), selon le cas, et la cession du *Master Services Agreement, du Software Security Agreement* et du *Deed of Business Continuity* de SITA Ireland à ERS. La proposition susmentionnée a été approuvée par consensus, avec une abstention (Suisse).

Point n° 4 Déclarations des membres et observateurs participant à la session

22. *Le Co-Président de la Commission préparatoire* a invité un représentant de ISC à se joindre à la session de la Commission préparatoire et à prendre la parole.

23. *La représentante de ISC, Laurel Garven*, a exprimé ses remerciements à la Commission préparatoire pour son approbation et son plaisir de participer aux travaux de la session. Elle a souligné le fort engagement de ISC en faveur du succès du Registre international et de la coopération avec toutes les parties intéressées sur la voie à suivre. Elle a retracé brièvement les 100 ans d'histoire de sa société, basée dans la Saskatchewan, au Canada, qui avait commencé comme opérateur de registre foncier de confiance pour devenir une société privée cotée en bourse avec des intérêts dans une série de registres commerciaux pertinents, y compris les registres d'opérations garanties. Elle a indiqué qu'en raison de son expérience spécifique et de ses investissements dans la gestion des registres, sa société était bien préparée pour assurer la mise en place rapide du Registre international tout en respectant toutes les exigences de sécurité et de fiabilité et en se conformant aux contraintes réglementaires. Alors que l'approbation du changement de contrôle et des contrats modifiés et mis à jour constituait certainement une étape importante, ils étaient conscients du travail qui les attendait et étaient enthousiastes à l'idée de travailler avec toutes les parties, y compris les représentants de l'industrie ferroviaire. Elle a enfin remercié le Groupe de négociation pour ses réunions très fructueuses et coopératives.

24. *Un représentant du Luxembourg* a réitéré le ferme engagement de son pays en faveur de la mise en œuvre du Protocole et a confirmé le soutien du Luxembourg aux étapes pratiques de la mise

en place du Registre. Il a en outre encouragé d'autres États à ratifier le Protocole en suivant les exemples les plus récents de l'Espagne et de l'Afrique du Sud.

25. *Une représentante du Canada* a exprimé la grande fierté et la satisfaction de son Gouvernement pour la nomination de la société canadienne – et plus particulièrement de la Saskatchewan – ISC comme nouveau propriétaire du Registre, et sa pleine confiance dans la *capacité* de ISC à aller au-delà des exigences du fonctionnement du Registre international. Malgré le fait que le Canada n'était pas partie au Protocole, il a reconnu et apprécié l'importance du Protocole pour de nombreuses régions du monde et les implications positives de son entrée en vigueur, à titre spécifique mais aussi pour la Convention du Cap dans son ensemble, y compris la mise en œuvre du Protocole de 2019 portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement miniers, agricoles et de construction (Protocole MAC). Elle a enfin remercié le Groupe de négociation pour son travail acharné au cours de l'année écoulée, qui avait abouti à plusieurs résultats positifs, notamment la mise à jour des contrats en fonction des récents développements technologiques, qui pourraient avoir une influence positive supplémentaire sur la mise en œuvre non seulement du Protocole de Luxembourg mais aussi du Protocole MAC.

26. *Le Président du Groupe de travail ferroviaire, Howard Rosen*, s'est fait l'écho des *intervenants* précédents en estimant que la décision de la Commission préparatoire constituait une étape majeure. Il a exprimé sa gratitude à UNIDROIT et en particulier au Secrétaire Général et à la Secrétaire Générale adjointe pour leur engagement fort en faveur de la promotion de l'entrée en vigueur du Protocole et pour l'organisation de la session, à l'OTIF, dont le rôle fondamental en tant que Secrétariat de la future Autorité de surveillance devait être reconnu, aux Co-Présidents de la Commission préparatoire et à ISC pour leur attitude coopérative tout au long du processus.

27. Le Président du Groupe de travail ferroviaire a ensuite exposé les activités menées par le *Groupe de travail ferroviaire* dans les coulisses, en plus de la participation au sein du Groupe de négociation et dans de nombreuses activités de promotion dans et pour différents pays. Tout d'abord, le Groupe de travail ferroviaire était devenu un membre associé de Rail Forum Europe, une organisation créée par le Parlement de l'Union européenne au sein de laquelle le Protocole était considéré comme un outil pour renforcer le transport durable et pour réaliser un système ferroviaire intégré dans la zone de l'UE. Le Groupe de travail ferroviaire avait ensuite participé activement aux discussions sur l'élaboration des règles de Bâle sur les réserves prudentielles des banques associées aux risques de crédit, en préconisant la reconnaissance du type de garantie basée sur les actifs fournie par le Protocole comme un facteur de réduction des risques, qui pourrait en outre encourager à investir dans des actifs durables. Enfin, le Groupe de travail ferroviaire avait participé à des réunions de la société civile sous les auspices de l'OCDE pour promouvoir le Protocole ferroviaire de Luxembourg auprès des agences de crédit à l'exportation, dans le cadre de l'accord sectoriel sur le climat.

28. *Le Co-Président de la Commission préparatoire* a remercié toutes les délégations pour leur *contribution* et a abordé le point suivant de l'ordre du jour.

Point n° 7 Information sur le projet de Règlement actualisé du Registre international pour le matériel roulant ferroviaire (présentation orale par le Groupe de travail ferroviaire)

29. *Le Co-président de la Commission préparatoire, Peter Bloch*, a présenté ce point de l'ordre du jour, en commençant par s'excuser des problèmes techniques de connexion rencontrés lors de la première partie de la session. Il a rappelé l'importance du Règlement du Registre en tant qu'élément crucial du système du Protocole, qui fournissait les règles sur le fonctionnement du Registre ainsi que les droits et obligations du Conservateur. Alors que le premier Règlement serait publié par

l'Autorité de surveillance lors de sa première session, un travail extraordinaire avait déjà été entrepris au fil des ans, en particulier par le Groupe de travail ferroviaire et son Président, Howard Rosen, sur des projets de Règlement. Il a confirmé que le dernier projet avait été approuvé par la Commission préparatoire lors de sa 9^{ème} session en avril 2021. Il a enfin précisé que la Commission préparatoire n'était pas encore invitée à approuver une version mise à jour du Règlement, mais que la Commission préparatoire recevrait des informations sur les développements récents.

30. *Le Président du Groupe de travail ferroviaire* a donné un bref aperçu de l'état du Règlement. Il a rappelé qu'il avait pour fonction principale de réglementer le fonctionnement du Registre et les relations du Conservateur avec l'Autorité de surveillance. Il a précisé que toutes les versions du Règlement présentées à la Commission préparatoire jusqu'à présent, y compris la dernière version approuvée par la Commission lors de sa 9^{ème} session, n'étaient que des projets destinés à être approuvés par l'Autorité de surveillance à la date de mise en service. Le Groupe de travail ferroviaire avait continué à mettre à jour le Règlement en se basant sur les versions les plus récentes du Règlement du Registre aéronautique, qui constituait le principal modèle jusqu'à présent, adapté pour tenir compte des différentes pratiques du secteur (y compris la nécessité de résoudre la question du système d'identification unique et fiable du matériel roulant ferroviaire aux fins de l'inscription, contrairement aux aéronefs). Cependant, d'autres facteurs avaient pesé sur la rédaction du Règlement ferroviaire, notamment l'évolution de la technologie, qui pourrait affecter le stockage des données, la sécurité du Registre international et les systèmes d'authentification, entre autres. Le changement de contrôle du Conservateur désigné aurait un impact à cet égard.

31. Le Président du Groupe de travail ferroviaire a conclu sa présentation en donnant des informations sur le calendrier prévu pour l'approbation du Règlement. Il a noté que si plusieurs mises à jour avaient déjà été introduites, plusieurs autres devaient encore être insérées. Il *était* prévu que la dernière session de la Commission préparatoire, qui se tiendrait juste avant la première réunion de l'Autorité de surveillance, adopte le dernier projet à soumettre à l'Autorité de surveillance pour approbation. Le Règlement devrait être complété par les procédures relatives au fonctionnement détaillé du Registre, dont le premier projet devait être élaboré par le Conservateur et présenté à la Commission préparatoire pour approbation, et par les modalités et conditions régissant les conditions légales d'utilisation par les parties utilisant le Registre.

32. Pour plus de détails, voir la présentation PowerPoint de l'[Annexe III, n° 1](#).

Point n° 8 Informations sur les Règles types préparées par le groupe d'experts établi par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (PIRRS) (présentation orale)

33. *Le Co-président de la Commission préparatoire, Antti Leinonen*, a introduit le point n° 8, dont une présentation avait été préparée par le Groupe de travail ferroviaire et le Secrétariat de l'OTIF.

34. *Le Président du Groupe de travail ferroviaire et la représentante de l'OTIF, Lunesterline Andriamahatahitry*, ont présenté ensemble les Règles types. Ils ont expliqué les raisons pour lesquelles il était nécessaire de compléter les dispositions du Protocole ferroviaire de Luxembourg sur l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire par des orientations pratiques internationales supplémentaires. Il a été fait référence à l'article XIV du Protocole en vertu duquel le règlement établit un système pour l'attribution par le Conservateur de numéros d'identification qui permettent l'individualisation des éléments de matériel roulant ferroviaire aux fins de l'inscription, conformément à l'article 18(1)(a) de la Convention du Cap, et que ce numéro doit être fixé sur l'élément de matériel roulant. Il a été noté que le règlement du Registre fournirait un Système d'Identification Unique des Véhicules Ferroviaires (URVIS), un numéro unique à 16 chiffres attribué par le Conservateur et répondant aux exigences de son individualisation (à un moment donné et à

tout moment, sans duplication ni recyclage). Ce système requérait toutefois des orientations pratiques uniformes sur la fixation du numéro URVIS sur le matériel roulant de manière à garantir une solution simple, non bureaucratique, flexible et équitable, compatible avec les meilleures pratiques du secteur.

35. *Le Président du Groupe de travail ferroviaire* a indiqué que le Groupe de travail ferroviaire du Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) avait créé un Groupe d'experts en 2020, composé d'États membres et de représentants du secteur concerné, y compris le Groupe de travail ferroviaire, l'OTIF et UNIDROIT, avec pour mandat de développer un système permettant de fixer un identifiant unique sur le matériel roulant ferroviaire conformément aux dispositions du Protocole ferroviaire de Luxembourg. Les travaux du Groupe d'experts, finalisés en septembre 2022, avaient consisté à proposer un ensemble de Règles types, accompagnées de notes explicatives sur l'identification du matériel roulant. Ces Règles devaient être adoptées volontairement par déclaration unilatérale (à déposer auprès du Conservateur) et comprendraient un mandat pour la création d'une Commission de révision (composée de représentants d'États, d'UNIDROIT, de l'OTIF, du Groupe de travail ferroviaire, d'associations professionnelles concernées et du Conservateur), qui serait chargée de la révision et de la mise à jour périodiques des Règles types.

36. *La représentante de l'OTIF* a complété la présentation en donnant plus de détails sur la Commission de révision. Elle a précisé que cette dernière serait ouverte à tous les États membres des Nations Unies, et pas seulement à ceux de la CEE-ONU, et qu'elle se réunirait au moins une fois par an. Ainsi, des États comme le Gabon, qui avait déjà ratifié le Protocole ferroviaire de Luxembourg, ou l'Afrique du Sud, qui était sur le point de le ratifier, pourraient désigner des représentants au sein de la Commission de révision. Outre les représentants d'États, la Commission de révision serait composée d'autres entités telles qu'UNIDROIT, l'OTIF, le Groupe de travail ferroviaire et le Conservateur. Elle a également mentionné le calendrier d'approbation des Règles types par le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU (février 2023). Enfin, elle a indiqué que le projet de Statuts et de Règlement intérieur de l'Autorité de surveillance qui avaient été approuvés lors de la 8^{ème} session de la Commission préparatoire devaient être modifiés pour tenir compte des Règles types.

37. Enfin, *le Président du Groupe de travail ferroviaire* a précisé que les Règles types étaient complémentaires au Protocole et ne visaient pas à le modifier, au contraire, elles étaient *subordonnées* à celui-ci et au règlement du Registre qui définissaient les fonctions du Conservateur. Les Règles types devaient figurer parmi les documents à soumettre pour approbation lors de la première session de l'Autorité de surveillance.

38. Pour plus de détails, voir la présentation PowerPoint à l'[Annexe III, n° 2](#).

Point n° 9 Divers et clôture de la session

39. Aucune autre question n'ayant été soulevée, le Co-président de la Commission préparatoire/le Président ?? a brièvement résumé les conclusions de la session, se félicitant de l'importante réalisation que constituait l'approbation du changement de propriétaire du Registre désigné et des amendements aux contrats relatifs au fonctionnement du Registre. En ce qui concernait les étapes ultérieures, il a noté que la 12^{ème} session de la Commission préparatoire devrait être la dernière avant sa dissolution, et qu'elle se tiendra juste avant la première réunion de l'Autorité de surveillance.

40. *La Secrétaire Générale adjointe* d'UNIDROIT a confirmé que la date de la 12^{ème} session dépendait de la réalisation de deux conditions: l'obtention de la quatrième ratification, qui était imminente, et le dépôt d'un certificat par l'OTIF en tant que Secrétariat de l'Autorité de surveillance

indiquant que le Registre était opérationnel. La réalisation de cette dernière condition était désormais proche, grâce à l'approbation du changement de propriétaire du Conservateur désigné. Elle a également noté qu'UNIDROIT et l'OTIF avaient établi une procédure commune pour la mise en place de l'Autorité de surveillance, une tâche à accomplir en prévision de la date d'entrée en vigueur du Protocole. Enfin, elle a exhorté tous les participants à la session à plaider en faveur de la ratification du Protocole ou à poursuivre le processus de ratification dans leur pays.

41. *Le Secrétaire général de l'OTIF a souhaité conclure en réitérant sa confiance vis-à-vis du nouveau propriétaire du Registre désigné et remerciant tous ceux qui avaient contribué au processus, avec une mention particulière pour UNIDROIT, notamment le Secrétaire Général et la Secrétaire Générale adjointe pour leur engagement concernant le Protocole et pour leur excellente coopération. Dans ses conclusions, le Secrétaire Général d'UNIDROIT a exprimé sa satisfaction quant à l'issue positive de la procédure de changement de propriétaire du Registre désigné qui avait apporté une très bonne solution à une situation potentiellement problématique, et a reconnu en particulier le soutien de Rob Cowan, Directeur Général de Aviareto. Il a ajouté des mots d'appréciation pour tous ceux qui avaient participé aux négociations menées dans un esprit de bonne foi et de coopération dès le début. En remerciant le Groupe de négociation pour ses efforts, il a notamment mentionné les Co-présidents de la Commission préparatoire, les représentants du Secrétariat de l'OTIF (le Secrétaire général Wolfgang Küpper et Lunesterline Andriamahatahitry) avec qui une excellente coopération avait été établie, ainsi que le rôle fondamental des représentants du Groupe de travail ferroviaire Martin Fleetwood et en particulier de son Président Howard Rosen en tant que porte-parole du secteur privé. Il a ensuite rendu hommage au travail effectué par la Secrétaire Générale Adjointe Anna Veneziano au nom d'UNIDROIT.*

42. *En clôturant la session, le Co-président de la Commission préparatoire, Antti Leinonen, a adressé ses remerciements au Co-président Peter Bloch pour son rôle actif au sein du Groupe de négociation, aux deux organisations coordinatrices UNIDROIT et OTIF, à UNIDROIT pour l'excellente organisation de la session, et au Groupe de travail ferroviaire avec une mention particulière pour le travail inlassable de son Président, Howard Rosen. Il a remercié tous les participants à la session de la Commission préparatoire et a conclu en leur témoignant sa confiance dans le futur proche du Protocole, et en appelant tous les représentants gouvernementaux à considérer les grands avantages à tirer de l'adoption du Protocole ferroviaire de Luxembourg par leur pays et à procéder à sa ratification.*

ANNEXE 1**ORDRE DU JOUR**

1. Ouverture de la session et accueil par les Secrétaires généraux de l'OTIF et d'UNIDROIT
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation de la session
3. Rapport sur les derniers développements (rapport oral des Présidents de la Commission préparatoire)
4. Déclarations des membres et observateurs participant à la session
5. Rapport final du Groupe de négociation mis en place lors de la 10^{ème} session de la Commission préparatoire (Prep. Comm. Rail/11/Doc 2)
6. Approbation de la proposition de changement de contrôle du Registrar désigné Regulis S.A. de SITA BV à ISC *Atlantic Services Inc*, des amendements conséquents aux Contrats pour le fonctionnement du Registre négociés par le Groupe de négociation (Prep.Comm. Rail/11/Doc. 2 et Annexes), de la cession du *Master Services Agreement* (Prep. Comm. Rail/11/Doc. 2 Annexe 4), du *Software Security Agreement* (Prep. Comm. Rail/11/Doc. 2 Annexe 6) et du *Deed of Business Continuity* (Prep. Comm. Rail/11/Doc. 2 Annexe 8) de SITA Ireland à *Enterprise Registry Solutions Limited*
7. Information sur le projet de Règlement actualisé du Registre international pour le matériel roulant ferroviaire (présentation orale par le Groupe de travail ferroviaire)
8. Informations sur les Règles types préparées par le groupe d'experts établi par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (PIRRS) (présentation orale)
9. Divers et clôture de la session

ANNEXE 2**LIST OF PARTICIPANTS / LISTE DES PARTICIPANTS****ANGOLA**

Ms Anabela MIALA SAUDADES
Counsellor
Embassy of the Republic of Angola in Italy

Ms Domingas CRUZ
Counsellor
Embassy of the Republic of Angola in Italy

CANADA

Remotely / à distance

Ms Kathryn SABO
Deputy Director General & General Counsel
(International Private Law Team)
Justice Canada

CHINA / CHINE

Ms HU Rui
Third Secretary
Economic & Commercial Counsellor's Office
Embassy of the People's Republic of China in
Italy

FINLAND / FINLANDE

Mr Antti LEINONEN
Director
Department for Private Law and Administration
of Justice
Ministry of Justice

GERMANY / ALLEMAGNE

Remotely / à distance

Mr Vincent WÄCHTER
Legal Officer
Unit for the Law of Compensation; Aviation Law
Federal Ministry of Justice

in person/en présentiel

Ms Eva DA SILVA
Head of Legal and Consular Office
Embassy of Germany in Rome

in person/en présentiel

Ms Laura BÖSE
Legal and Consular Office
Embassy of Germany in Rome

INDONESIA / INDONÉSIE

Remotely / à distance

Ms Agvirta Armilia SATIVA
Coordinator for International Law
Ministry of Law and Human Rights

Mr Mandala S. PURBA
Senior Official
Directorate of Legal Affairs and Socio-cultural
Treaties
Ministry of Foreign Affairs

Mr Shabda THIAN
Senior Official
Directorate of Legal Affairs and Socio-cultural
Treaties
Ministry of Foreign Affairs

Ms Dina JULIANI
Sub-Coordinator for International Private Law
Ministry of Law and Human Rights

Ms Lulu Latifa MUBARAK
Legal Analyst
Ministry of Law and Human Rights

Ms Ivonne Edgina LISA
Legal Analyst
Ministry of Law and Human Rights

Ms Nura SORAYA
Junior Official
Directorate of Legal Affairs and Socio-Cultural
Treaties
Ministry of Foreign Affairs

Mr Purna Cita NUGRAHA
First Secretary
Indonesian Embassy in Rome

ITALY / ITALIE

in person/en présentiel

Mr Federico PUCILLO
Directorate general for rail transport and
infrastructure
Ministry of Infrastructure and Transport

remotely/à distance

Mr Vittorio BACARO
Directorate general for airports, air transport
and satellite services
Ministry of Infrastructure and Transport

remotely/à distance

Mr Luigi GUIDONE
Directorate general for airports, air transport
and satellite services
Ministry of Infrastructure and Transport

JORDAN / JORDANIE

Remotely/à distance

Mr Zahi KHALIL
Director-General of the Jordanian Hijaz
Railways

Mr Abeer KHANFER
Ministry of Transport of Jordan

Mr Abdalla AL SONA'A
Land Transport Regulatory Commission

KENYA*Remotely/à distance*

Mr Robin ROTICH
Senior State Counsel
State Department of Transport

Mr Edward MWANGI
Minister Counsellor
Embassy of Kenya in Rome

LATVIA / LETTONIE

[Excused] / [excusé]

LUXEMBOURG

M. Nicola SCHREINER
Attaché de légation
Ministère des Affaires étrangères et
européennes

MEXICO / MEXIQUE*in person/en présentiel*

Mr Mauricio GUERRERO
Deputy Chief of Mission
Embassy of Mexico in Italy

remotely/à distance

Mr Victor Emilio CORZO ACEVES
Director of International Law II
Ministry of Foreign Affairs

remotely/à distance

Ms Martha Angélica ÁLVAREZ RENDÓN
Deputy Director of International Law
Ministry of Foreign Affairs

NORWAY / NORVÈGE

[Excused] / [excusé]

PAKISTAN*Remotely/à distance*

Mr Syed Khurshid UL HASSAN
Assistant Consultant
Ministry of Law and Justice

SOUTH AFRICA / AFRIQUE DU SUD*Remotely/à distance*

Ms Ellouise KING
State Law Adviser (International Law)
Office of the Chief State Law Adviser
Department of International Relations and
Cooperation

SPAIN / ESPAGNE

Mr Moisés MORERA MARTÍN
First Secretary
Embassy of Spain in Italy

SWEDEN / SUÈDE*Remotely/à distance*

Mr Mikael HJORT
Senior Advisor
Division for Intellectual Property Law and
Transport Law
Ministry of Justice

SWITZERLAND / SUISSE*Remotely/à distance*

M. Vincent RUSCA
 Collaborateur
 Département fédéral de
 l'Environnement, des Transports, de l'Energie et
 de la Communication DETEC
 Office fédéral des transports OFT
 Division Politique

TANZANIA / TANZANIE

H.E. Mahmoud Thabit KOMBO
 Ambassador of the United Republic of Tanzania
 to Italy

Ms Jacqueline MBUYA
 Officer
 Embassy of the United Republic of Tanzania to
 Italy

Mr Sigfried NNEBUKA
 Officer
 Embassy of the United Republic of Tanzania to
 Italy

TOGO*Remotely/à distance*

M. Koami Mawuéna AMOUZOU
 Chef division transport ferroviaire
 Ministère des Transports Routiers, Aériens et
 Ferroviaires

UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI*Remotely/à distance*

Mr Martin PURCELL
 Senior Policy Advisor for International Rail
 Department for Transport

UNITED STATES OF AMERICA / ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE*Remotely/à distance*

Mr Peter BLOCH
 Chief Negotiator - Office of the General Counsel
 US Department of Transportation
Washington D.C.
*Co-Chair of the Preparatory Commission and
 Ratification Task Force*

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION / ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR
 INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL (OTIF) /
 ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE
 POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX
 FERROVIAIRES (OTIF)

Mr Wolfgang KÜPPER
 Secretary General

Ms Lunesterline ANDRIAMAHATAHITRY
 Head of Administration and Finance Department

RAIL WORKING GROUP / GROUPE DE TRAVAIL FERROVIAIRE

Mr Howard ROSEN

Solicitor
 Senior Courts of England and Wales
Chairman of the Rail Working Group

Mr Martin J. FLEETWOOD

Consultant
Addleshaw Goddard LLP
Secretary of the Rail Working Group

**REPRESENTATIVES OF THE INTERNATIONAL REGISTRIES / REPRÉSENTANTS DES
REGISTRES INTERNATIONAUX**

Aviareto Limited

Mr Rob COWAN
Managing Director

[Limited participation]

Enterprise Registry Solutions (ERS)

Mr Gary WALSH
Senior Manager

[Limited participation]

Information Services Corporation (ISC)

Ms Laurel GARVEN
Vice President
Corporate Development and Business Strategy

[Limited participation]

Société internationale de télécommunications
aéronautiques (SITA)

Mr Laurent COLNAT
M & A / Corporate Development

[Limited participation]

UNIDROIT

Mr Ignacio TIRADO

Secretary-General

Ms Anna VENEZIANO

Deputy Secretary-General


ANNEXE 3**PowerPoint Presentations*****Présentations PowerPoint***

- (1) Update on the Regulations for the International Registry / *Mise à jour du règlement du Registre international*
- (2) Development of Model Rules for Permanent Identification of railway rolling stock / *Élaboration de Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire*

Projet



1

THE 2001 CAPE TOWN CONVENTION
ON INTERNATIONAL INTERESTS IN MOBILE EQUIPMENT
 RAIL WORKING GROUP

Introduction

- Under Article 17(2)(d) of the Convention and the Luxembourg Rail Protocol, the Supervisory Authority must issue (and revise from time to time) regulations for the operation of the International Registry for railway rolling stock (the Rail Regulations)
- These set out the way that the International Registry should operate, in particular stipulating
 - Identification of rolling stock for registration purposes
 - Search criteria
 - Registrar liability

2

Introduction

- The Regulations are complemented by
 - ❑ operating procedures, which will be proposed by the Registrar to the Supervisory Authority for approval and
 - ❑ Registry terms and conditions which will be set out the Registrar
- First set of regulations will be approved and issued the Supervisory Authority on the date that the Protocol enters into force and the International Registry goes live

3

The basis for the Regulations

- The Rail Regulations are modelled on the Regulations for the International Registry for Aircraft (Aircraft Regulations)
- Assumption has been that the International Registry for rolling stock would operate in the same way
- Working draft updated from time to time to take into account updates to the Aircraft Regulations

4

Current status

- Current working draft approved by PrepCom in November 2018
- Taking into account enhancements made through the 8th edition of the Aircraft Regulations.
- But 9th edition of the Aircraft Regulations have already been issued

5

Updating needed

- Rail Regulations need to be updated to take into account:
 - Iterations from the 9th edition of the Aircraft Regulations
 - Permit authorised entry points
 - New technology (e.g. cloud computing, authentication systems)
 - New service provider operating the Registry with different proprietary software
 - New ideas on services and presentation
 - UNECE Model Rules

6

Timetable for update

- Implementation of the changes introduced by the 9th edition of the Aircraft Regulations - **already drafted**
- Introduction of changes to reflect the Model Rules – **already drafted**
- Adaptation of the Rail Regulations to take into account the new service provider deliverables, systems, software and other new technology – **pending**
- Updated working draft to be finalised in time consideration by the next (12th) PrepCom meeting (presumably the last to take place before entry into force)



7



8



1

Introduction

Article XIV — Identification of railway rolling stock for registration purposes

1. For the purposes of Article 18(1)(a) of the Convention, the regulations shall prescribe a system for the allocation of identification numbers by the Registrar which enable the unique identification of items of railway rolling stock. The identification number shall be:
 - a) affixed to the item of railway rolling stock;
 - b) associated in the International Registry with the manufacturer's name and the manufacturer's identification number for the item so affixed;
or
 - c) associated in the International Registry with a national or regional identification number so affixed.

2

Introduction

- Luxembourg Rail Protocol assumptions:
 - Rolling stock must be uniquely identifiable to register any creditor's interest (and notice of sale)
 - Unique at the time and always
 - Affixed permanently to each item of rolling stock
 - Must work for all rolling stock as defined by the Protocol
- Regulations will provide for URVIS (Unique Rail Vehicle Identification System) number to be issued by the registrar

3

Introduction

- URVIS (Unique Rail Vehicle Identification System) number to be issued by the registrar
- URVIS is not the only solution – but the most logical one
- Running numbers
 - differ around the world
 - may not be unique or permanent
 - do not apply to all rolling stock
 - may change during the lifetime of the asset
- Manufacturer serial numbers will differ between producers both in composition, security and style (e.g. numeric or alphanumeric?) and may be repeated for different models or recycled just for one manufacturer

4

Implementing URVIS

- Requirements to be established by registry regulations; they will provide for
 - a 16-digit unique number, with check digit, no leading zero, allocated by the International Registry registrar in Luxembourg
 - it will never be duplicated or recycled
 - and provided to manufacturer, keeper or any other party without discrimination and at nominal cost

5

Practical Issues

- URVIS number must be “affixed to the item of railway rolling stock” (LRP, Article XIV)
 - Who affixes?
 - How is it affixed?
 - Is it permanent – and can it be safely replaced?
- Type, size, location and cost of identifier
- Readability
- Accessibility
- Legal liabilities
- **CONCLUSION: We need a set of model rules to guide how the URVIS number is marked on rolling stock**

6

Guiding Principles

- Solutions should be
 - Simple
 - Easy to combine or integrate with vehicle immatriculation/registration
 - Unbureaucratic
 - Compatible with best industry practice (consulting where possible)
 - At minimal cost
- Fair and neutral administration and supervision
- Maximum flexibility to modify protocols as industry practice and technology evolves

7

UN Economic Commission for Europe

- Based in Geneva with 56 member states in Europe, North America, Central and Western Asia
- Rail Working Party of the Inland Transport Committee establishes a group of experts in 2020
- Activities started in 2020, continued in 2021; mandate finished in 2022.
- Objective: To develop a system to fix a unique identifier on railway rolling stock in accordance with the provisions in the Luxembourg Rail Protocol

8

Experts' Mandate

- Identify methodologies, tools and good practices for evaluating optimal mechanisms for marking railway rolling stock with unique identifiers to ensure that the marking is compatible with requirements under the Luxembourg Rail Protocol
- Shape open standards for the Unique Rail Vehicle Identification System (URVIS) application among the relevant stakeholders

Experts' Mandate

- Set out recommendations and draft protocols for a range of qualifying rolling stock marking systems with unique identifiers, taking into account the wide range of equipment potentially to be marked, the need to be flexible to adapt to future technological developments and balancing cost with effectiveness
- Consider and recommend protocols on private and public access to the unique identifier, in particular when these are accessible remotely

Model Rules

- Group of Experts comprised member states and industry organisations; RWG, OTIF and UNIDROIT all participated
- Group's report delivered on 17th November 2022
- Recommendations:
 - Model Rules - 9 articles and 2 annexes
 - To be adopted voluntarily by unilateral declaration to be filed with Luxembourg Registrar
 - Sets out basic marking system
 - Includes provisions for a revisions committee to meet at least annually and provides terms of reference
 - Accompanied by guidance notes

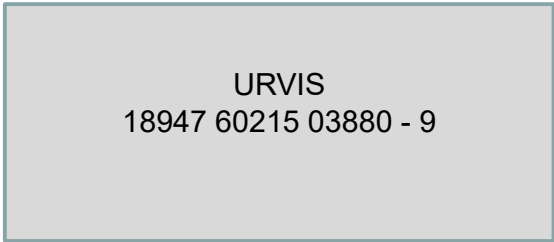
11

Marking

- On all rolling stock
- To be permanent (various options for fixation)
- For the moment, human readable markers agreed as minimum standard
- URVIS number to be on a plate on both sides of the rolling stock, in a prominent position
- Minimum size 15cm x 10 cm
- Minimum type size 24 pt.
- URVIS number stamped or embossed on metal or plastic plate

12

Model Plate



Model Plate



Revisions Committee

- Will meet at least once per year to review possible changes to the Model Rules
- Open to all United Nations Member States
- Other participants include UNIDROIT, OTIF, Rail Working Group, EUAR, UIC, OSJD, CER, AAR, UIP and the Registrar

15

Timing

- Group of Experts' report adopted by ITC Rail Working Party without amendment
November 17th/18th 2022
- Rail Working Party amended its rules of procedure
November 17th/18th 2022
- Final approval by ITC
Scheduled for 23rd February 2023
- Effective thereafter as soon as published by UN ECE
- Revisions Committee appointment thereafter

16

Document Status

- The two documents below, submitted and approved at the 8th Preparatory Commission would be amended to take into account the Model Rules:
 - Statutes of the Supervisory Authority
 - Rules of Procedure of the Supervisory Authority
- At its first meeting, following the entry into force of the Luxembourg Protocol, the Supervisory Authority should approve a list of documents in addition to the two mentioned above, one of which being the Model Rules

Model Rules

- Final Report of the Activities of the Group of Experts on the Permanent Identification of Railway Rolling Stock
[English](#) [French](#) [Russian](#)
- Proposed Model Rules on Permanent Identification of Railway Rolling Stock
[English](#) [French](#) [Russian](#)
- Proposed Terms of Reference for the Revisions Committee on the Model Rules for the Permanent Identification of Railway Rolling Stock
[English](#) [French](#) [Russian](#)
- Proposed First Draft of the Guidance Note to the Model Rules
[English](#) [French](#) [Russian](#)



**Development of Model Rules for Permanent
Identification of railway rolling stock**

**Presentation to 11th Session of the
Preparatory Commission for the Establishment
of the International Registry for Railway Rolling
Stock under the Luxembourg Rail Protocol**

Rome, November 29th 2022

**Howard Rosen Chairman
Rail Working Group
Switzerland**

19