



INTERNATIONAL INSTITUTE FOR THE UNIFICATION OF PRIVATE LAW
INSTITUT INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES
TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL
CARRIAGE BY RAIL

**CONFERENCE DIPLOMATIQUE POUR
L'ADOPTION D'UN PROTOCOLE FERROVIAIRE A
LA CONVENTION RELATIVE AUX GARANTIES
INTERNATIONALES PORTANT SUR DES
MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES**
Luxembourg, 12 au 23 février 2007

UNIDROIT/OTIF 2007
DCME-RP – Doc. 15
Original: anglais
Février 2007

OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE PROTOCOLE FERROVIAIRE

(présentées par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique)

Les Etats-Unis d'Amérique soutiennent les efforts que mènent de nombreux Etats, Organisations et intérêts ferroviaires sur ce projet sous les auspices d'UNIDROIT et de l'OTIF et qui vise à relancer le financement global du matériel ferroviaire sous le système de la Convention du Cap. Nous avons établi les observations suivantes sur des questions que nous souhaitons identifier dès le début. Nous pensons soumettre d'autres observations sur d'autres points au fur et à mesure des discussions, y compris sur la structure de l'Autorité de surveillance. Nous pourrions également avoir d'autres suggestions relatives à la rédaction et/ou à des éclaircissements sur des dispositions.

Pour commencer, nous souhaitons relever que nous soutenons en général les concepts d'Autorité de surveillance et de système d'inscription qui seront établis. En même temps, il est très important de rédiger des dispositions relatives à l'Autorité de surveillance, au Registre et aux questions connexes comme par exemple l'identification du matériel roulant aux fins de l'inscription, de façon à reconnaître les systèmes ferroviaires régionaux et subrégionaux qui fonctionnent déjà bien et ont établi des méthodes d'identification et d'inscription. Le système du Registre du Protocole devra établir des méthodes d'interface acceptées. Ces méthodes devraient être établies sur la base d'un accord mutuel entre l'Autorité de surveillance et chaque système régional reconnu par une déclaration en vertu de l'article V du projet de Protocole. Une telle approche serait raisonnable et favoriserait l'adoption du futur Protocole.

Nous voudrions également souligner en général que lorsque les dispositions ont la même teneur que les dispositions qui existent dans le Protocole aéronautique, il faudrait garder autant que possible le même libellé afin de promouvoir l'harmonisation de l'interprétation, à moins que l'on vise un résultat différent.

Nos observations préliminaires sont les suivantes:

Article IV (Capacité de représentation)

Cet article devrait s'appliquer aux débiteurs comme aux créanciers afin de refléter les pratiques de financement actuelles.

Article V (Identification du matériel roulant ferroviaire)

En général, il faudra revoir et clarifier les effets des paragraphes de cet article fondamental. En particulier:

a) au *paragraphe 1*, il faudrait ajouter une référence à l'article XIX du Protocole (outre celle à l'article 7 de la Convention);

b) il faudrait revoir le *paragraphe 1* pour s'assurer qu'il n'empêche pas l'utilisation de méthodes acceptables d'identification actuellement utilisées dans les documents;

c) il faudrait modifier la dernière phrase du *paragraphe 3* qui se lirait "Un tel système de numéro d'identification national ou régional garantit, dans la mesure prévue par un accord conclu entre ce système national ou régional et l'Autorité de surveillance, l'individualisation des éléments de matériel roulant ferroviaire et répond aux conditions posées par la Convention et le présent Protocole quant aux informations nécessaires au fonctionnement du Registre international." ;

d) il faudrait clarifier le Commentaire 3 à l'article V (cf. Rapport explicatif, DCME-RP Doc. 4) relatif aux effets du *paragraphe 5* pour dire que le pouvoir de l'Autorité de surveillance de "donner des conseils" ne comprend pas celui d'imposer des changements dans un système d'identification national ou régional sans l'accord du système, et

e) clarifier la question de savoir si la dernière phrase du *paragraphe 7* s'applique seulement à ce paragraphe, ou également à d'autres paragraphes de cet article.

Article IX (Mesures en cas d'insolvabilité)

Nous sommes très préoccupés parce que si l'on ajoute une autre option à cette disposition, maintenant avec quatre options, le résultat sera une perte d'harmonisation sur une disposition fondamentale et il se pourrait que des Etats choisissent une voie peu productive sur le plan économique.

Article X (Assistance en cas d'insolvabilité)

Au paragraphe 2, remplacer "conformément à la loi de l'Etat contractant" par "à moins que la loi de l'Etat contractant ne l'empêche". Peu d'Etats ont du droit positif sur cette question; ainsi, adopter la dernière formulation serait s'écarter de la plupart des cas réels. Etant donné que les Etats n'appliquent pas cette disposition, à moins de le choisir (*opt-in*), il n'y a pas de raison de ne pas permettre aux Etats qui souhaitent améliorer leur efficacité sur le plan international de le faire.

Article XIII et seq. (Dispositions relatives au Registre)

Nous soumettrons d'autres observations en tenant compte des discussions qui auront lieu sur la structure en général et des propositions qui seront faites.

Article XVI (Désignation des points d'entrée)

a) Insérer les mots "par une déclaration" après "désigner" à la première ligne afin de garantir la transparence et la publicité; et

b) supprimer les mots ", mais n'impose pas" à la cinquième ligne.

Comme cela a été fait pour le Protocole aéronautique, certains Etats pourraient estimer nécessaire ou souhaitable d'avoir la possibilité de prévoir un seul point d'entrée coordonné pour faciliter l'interface avec le système d'inscription.

Article XVII (Modifications additionnelles)

Au *paragraphe 4*, il convient d'arrêter la phrase après les mots "comme étant approprié". Le Protocole ne devrait pas pétrifier les éléments dont il faut tenir compte parce qu'ils changent avec les changements relatifs à la capacité, les risques, les coûts et autres, et l'Autorité de surveillance devrait en conséquent pouvoir les modifier.

Article XVIII (Droits d'inscription au Registre international)

Les Etats parties, l'Autorité de surveillance, le Conservateur et le Secrétariat devront limiter au maximum les services et les coûts afin de limiter autant que possible d'autres charges financières aux systèmes ferroviaires. L'objectif de la Convention et de ce Protocole est de favoriser la disponibilité de matériel d'équipement à des prix inférieurs en introduisant des concepts de financement basé sur un actif.

En se fondant sur un registre électronique moderne et des concepts de publicité, on peut aussi réduire fortement les coûts administratifs. Il ne faudrait pas compromettre cela en réintroduisant des coûts de systèmes que l'on peut éviter. La première phrase du *paragraphe 2* devrait être rédigée de façon à ne pas empêcher la possibilité qu'une partie des coûts du Registre soit prise en charge par l'Etat hôte ou d'autres. En outre, il faudrait supprimer la référence à l'Autorité de surveillance. Les Etats qui ratifient devraient absorber, le cas échéant, le coût de la participation de leurs représentants à l'Autorité de surveillance. Ce serait faire un parallèle avec le fonctionnement de l'Autorité de surveillance en vertu du Protocole aéronautique.

Article XX (Relations avec d'autres Conventions)

Cet article contient un certain nombre d'instruments non couverts par la Convention du Cap ni par le Protocole aéronautique. Nous estimons qu'il faudrait supprimer ces références, à moins que l'on identifie des conflits spécifiques ou que ces instruments soient d'une grande importance dans la pratique. Ainsi, les références aux *paragraphes a) à d) et f)* devraient être

réexaminées et, sauf si manifestement nécessaires, supprimées. Les *paragraphes e) et g)* semblent utiles pour résoudre des questions d'empiètement. Le paragraphe h) fait référence à une convention qui a été abandonnée et remplacée par la récente Convention de La Haye sur les accords d'élection de for que l'on peut examiner pour s'assurer que la référence est nécessaire. Nous n'avons pas d'avis sur la référence au *paragraphe i)*.

Article XXIII (Entrée en vigueur)

Au *paragraphe 1*, nous recommandons six mois au lieu de trois sur la base de l'expérience du temps qu'il a fallu pour conclure les accords relatifs au Registre en vertu du Protocole aéronautique. Nous recommandons également de choisir un chiffre supérieur à trois instruments de ratifications nécessaires pour l'entrée en vigueur du Protocole (huit au Protocole aéronautique) afin d'augmenter la probabilité qu'il y aura un volume suffisant de transactions couvertes et d'inscriptions au Registre pour amortir les coûts.

Article XXV (Matériel roulant affecté au service public)

Nous savons qu'un nouveau libellé sera présenté à la Conférence pour discussion. Il est fondamental de limiter cet article pour qu'il n'ait pas pour résultat d'ouvrir la porte à l'exclusion à l'application des droits financiers en cas d'inexécution. Etant donné que la plupart des fonctions ferroviaires impliquent des passagers ou des marchandises, le fait de placer largement l'un ou les deux dans une catégorie protégée peut éliminer les bénéfices atteints par ailleurs en favorisant des coûts plus bas pour l'acquisition du matériel roulant ferroviaire. En particulier, la référence dans le texte actuel à "ou déterminé par une autorité compétente" devrait être supprimée parce que cela pourrait survenir après le fait, ou de toute façon d'une manière non transparente *ex ante*, ce qui éliminerait la transparence ou la notification préalable qui sont des concepts financiers fondamentaux qui sous-tendent le projet de Protocole ferroviaire.

Nous remercions pour l'opportunité de faire connaître nos préoccupations et nous nous réjouissons de pouvoir échanger nos vues avec des Etats, des organisations et des représentants de l'industrie ferroviaire. Pour conclure, nous souhaitons manifester notre reconnaissance et satisfaction pour la procédure lancée à l'initiative d'UNIDROIT qui rassemble, pour les concepts et la rédaction, des intérêts gouvernementaux, de l'industrie et du secteur commercial. C'est une voie qui a mené à des réalisations importantes ces dernières décennies dans le domaine du droit privé international.