

Liste des documents de travail

Ordre du jour provisoire	OTIF/JGR/1 UNIDROIT 2000 CRGRail/Gar.Int./Ordre du jour
Projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles	UNIDROIT 2000 Etude LXXIIIH – Doc. 3
Avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire	OTIF/JGR/2 UNIDROIT 2001 Etude LXXIIIH – Doc. 4 corr.

Ordre du jour

1. Election du Président
2. Adoption de l'ordre du jour
3. Présentation du projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles
4. Examen de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (avant-projet de Protocole ferroviaire)
5. Travaux futurs
6. Divers

**Réunion du Comité conjoint d'experts gouvernementaux UNIDROIT/OTIF
15/16 mars 2001, Berne**

**pour examiner le projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties
internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles**

**et un avant-projet de Protocole y relatif
portant sur les questions relatives au matériel roulant ferroviaire**

Discours de bienvenue du Directeur général de l'OCTI

Chers délégués de 20 Etats et de 5 organisations internationales,
Mesdames et Messieurs,

C'est pour moi un plaisir de vous accueillir ici à Berne au siège de l'OTIF – l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires.

Je présente des vœux particuliers aux représentants qui viennent de pays situés en dehors de la sphère de l'OTIF, à savoir

Argentine
Etats-Unis d'Amérique
Canada
Chine
République de Corée (représentée par son Ambassade à Berne)
Fédération de Russie
Afrique du Sud (représentée par son Ambassade à Berne également)

Recevez une bienvenue très cordiale.

Votre présence ici aujourd'hui a un sens:

- le fait d'envisager un Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire qui s'ajoutera à la Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles a un sens.
- Le fait d'offrir ou – à l'inverse – de profiter des services du Secrétariat de l'OTIF pour la conférence préparatoire nécessaire au niveau des experts (et, en cas de besoin, également les réunions prochaines) a un sens.

Le processus de réforme du rail, qui a commencé en Europe et devrait conduire à une importante “dénationalisation”, privatisation ainsi que libéralisation du secteur ferroviaire, impliquera de façon inévitable de nouveaux modèles de financement pour les investissements qui seront de plus en plus, ou même complètement, fondés sur les conditions du marché des capitaux privés orienté vers la globalisation. A côté du financement des infrastructures, où l’influence étatique restera forte et où - le cas échéant - les capitaux privés ne pénétreront qu’à travers des partenariats entre privé et public, le matériel roulant utilisable gratuitement sera le plus adapté en trafic international au financement purement privé des investissements.

Cela signifie que la question des intérêts nécessaires est un sujet central dont il faut tenir compte lors de l’examen des caractéristiques du transport international ferroviaire actuel et de celui à venir.

Cela requiert une loi applicable internationale aux contrats et donc, de façon inévitable, des conventions dans ce domaine et l’appui d’une organisation internationale.

* * *

UNIDROIT remplit cette condition sur le plan universel. En ce qui concerne le secteur ferroviaire, il pourrait également s’agir de l’OTIF, mais cette organisation ne couvre qu’une zone géographique restreinte centrée sur l’Europe occidentale.

Les origines de l’OTIF remontent à la fin du 19^{ème} siècle lorsque les premières règles internationales uniformes en matière de transport international de marchandises par chemin de fer ont été établies.

L’OTIF existe en tant qu’organisation intergouvernementale depuis 1980 ayant un plein statut d’organisation internationale depuis 1985 avec l’entrée en vigueur de la COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires – . A l’heure actuelle, l’OTIF compte 40 Etats membres et sa sphère d’influence s’étend du Portugal aux frontières de la Fédération de Russie, mais aussi au Proche-Orient jusqu’à l’Iran et des Pays nordiques au Maghreb.

Une importante révision de la COTIF, pour adapter la Convention au processus de réforme ferroviaire européenne, a eu lieu en 1999. Ceci s’est traduit également en termes de compétences, l’OTIF étant désormais légitimée à traiter des besoins législatifs sur le plan intergouvernemental dans le domaine du trafic international ferroviaire. La nouvelle COTIF n’est pas encore entrée en vigueur. Mais les objectifs sont fixés; le temps ne s’arrête pas. Il faut prendre en considération les besoins qui sont évidents au moment où ils apparaissent.

Comme je l’ai dit précédemment, l’OTIF est une institution régionale, européenne. Cela ne diminue en rien son engagement (en fait celui de son Secrétariat) à l’égard de la Convention à vocation universelle d’UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d’équipement mobiles. Le Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire, qui complète la Convention, relève tout à fait de la sphère d’influence de la COTIF, c’est-à-dire de la zone dans laquelle la réforme ferroviaire européenne se développe.

Bien entendu, l'importance de l'OSJD (Organisation pour la coopération des chemins de fer), "organisation soeur" de l'OTIF créée à l'époque de l'ordre économique communiste et ancrée dans les régions importantes sur le plan ferroviaire comme la Russie et la Chine, n'est pas pour autant amoindrie. Les conditions dans ces pays ne sont pas, pour le moment, les mêmes que dans la région couverte par l'OTIF. L'OTIF et l'OSJD coopéreront étroitement à l'avenir pour promouvoir un processus d'harmonisation réaliste au bénéfice des chemins de fer dont les possibilités futures dépendent beaucoup du développement économique de la région couverte par l'OSJD.

L'optique de cette conférence est encore plus large. A l'exception de l'Australie, tous les continents sont représentés mais il n'existe pas de liaison des réseaux ferroviaires sur le plan mondial. Ceci démontre que l'on trouve les mêmes besoins partout dans le monde et que, au moins pour une partie du secteur ferroviaire, avoir une vue globale est de plus en plus nécessaire.

La langue utilisée pour cette réunion est l'anglais. Cela est dû principalement à des raisons de coût parce qu'il était à l'origine difficile d'évaluer si une telle réunion préliminaire d'experts aurait lieu et combien de personnes y participeraient.

Je sais que cette décision a fait l'objet de critiques. L'OTIF utilise traditionnellement le français et l'allemand comme langues de travail – et les deux langues garderont leur importance. D'un autre côté, cette décision reflète la réalité. L'échelle universelle appelle une langue universelle et cette langue est sans aucun doute l'anglais. C'est pourquoi l'anglais deviendra rapidement la troisième langue de travail dans le monde ferroviaire en Europe occidentale, traditionnellement de langue française et allemande.

Malgré la bonne préparation des documents, nous rencontrerons au cours de ces deux jours l'un ou l'autre problème linguistique. Vous saurez certainement les surmonter pour parvenir à un bon résultat qui sera utile pour que les divers Etats puissent ensuite prendre les décisions qui s'imposent.

* * *

On ne sait pas encore si un Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire existera en définitive et, le cas échéant, à quoi il ressemblera. Cette réunion devrait, si possible, constituer une bonne base de décision. Je vous souhaite beaucoup de succès dans vos travaux.

Je vous souhaite également un agréable séjour dans la ville de Berne, vieille de presque 1000 ans – la capitale de la Suisse qui est un véritable pays de chemins de fer.

**Discours de Herbert Kronke, Secrétaire Général d'UNIDROIT
à la première Session conjointe d'experts gouvernementaux
Berne, 15 et 16 mars 2001**

Cher M. Isliker,
Excellences,
Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi, distingués délégués et observateurs,, au nom d'UNIDROIT, de son Président et de son Conseil de Direction, de vous souhaiter la bienvenue à la première Session conjointe du comité d'experts gouvernementaux chargé d'élaborer un Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire qui s'insère dans nos travaux dans le domaine du financement garanti par un actif. Nous sommes très reconnaissants envers nos collègues de l'OTIF qui accueillent cette réunion et nous ont rejoints dans cet effort. Les deux organisations ont fait des sacrifices pour que cette réunion ait lieu. Notamment, si UNIDROIT n'a sacrifié que l'une de ses langues de travail (le français), l'OTIF en a sacrifié deux (le français et l'allemand) afin que cette réunion puisse avoir lieu à un coût raisonnable.

Les travaux qu'UNIDROIT a entrepris il y a 13 ans, à l'invitation du Gouvernement canadien et qui se concrétiseront à la fin de l'année lors de la Conférence diplomatique au Cap (Afrique du Sud), sont entrés dans une phase de consultation intergouvernementale en ce qui concerne le matériel d'équipement spatial (par exemple satellites de télécommunication et météorologiques) et, bien entendu, le matériel roulant ferroviaire.

Le Protocole aéronautique est le plus avancé et sera adopté, avec la Convention de base/mère lors de la Conférence diplomatique au Cap, mais un certain nombre de pays ont indiqué dès le début que d'autres catégories de matériel d'équipement de grande valeur, comme le matériel roulant ferroviaire, revêtaient la même importance, sinon plus, que le matériel d'équipement aéronautique.

UNIDROIT est heureux de pouvoir, avec l'OTIF et en étroite collaboration avec les Gouvernements et les industries privées de nos Etats membres qui ne sont pas membres de l'OTIF mais qui ont un intérêt à l'égard du financement moderne du matériel roulant ferroviaire, offrir cette plate-forme de discussion sur des idées innovatrices.

Il est universellement accepté aujourd'hui que deux facteurs ont rendu ces travaux nécessaires et que ces deux facteurs feront inévitablement de la future Convention et du Protocole aéronautique un succès:

- le premier facteur est juridique: la règle de conflit de loi en vertu de laquelle les droits de propriété et les garanties sont régis par la *lex rei sitae*, à savoir la loi du lieu où l'aéronef, le wagon ou la locomotive est situé à un moment donné. Cette loi change tout le temps en raison de la nature même de ces objets qui traversent constamment des frontières nationales. Ceci rend les garanties incertaines et le crédit onéreux.

- le second facteur est économique: dans la mesure où l'argent du contribuable ne sera plus disponible pour l'achat de nouvelles flottes ou de nouveaux aéronefs, il y aura une demande de plus en plus importante pour un financement garanti par un actif – le matériel d'équipement à acheter constituera lui-même la sûreté –, dans de nombreux cas le seul bien donné en garantie que l'acheteur pourra fournir.

M. Howard Rosen, expert consultant sur les questions de financement ferroviaire international et coordonnateur du Groupe de travail ferroviaire, à qui les deux Organisations doivent tellement dans cet exercice, a, dans un article publié en 1999, posé la question de savoir si le financement privé et garanti par un actif pour le matériel roulant ferroviaire était "une idée en avance sur son époque". Nous pensons que la réponse est négative. C'est une idée qu'il faut maintenant développer. Chaque lecteur habituel de la presse financière internationale le sait. J'ai lu y a quelques mois dans un quotidien de Singapour un article qui parlait de l'appel fait aux marchés de capitaux par certaines autorités en matière de transport en Asie. Il y a quelques semaines à peine, le *Financial Times* a publié un article concernant un pays d'Europe orientale dont le système ferroviaire est à la recherche désespérée de financements privés. Ce pays n'est malheureusement pas ici représenté.

Nous estimons – et des études économiques corroborent cette opinion – qu'il s'agit d'une idée pour notre époque. Mais il vous appartient, Mesdames et Messieurs, ainsi qu'à vos collègues de certains pays qui ont indiqué leur intérêt mais qui n'ont pu venir aujourd'hui, de juger.

J'ai mentionné M. Rosen et sa contribution. Mais il y a deux autres personnes dans cette salle qui ont rendu de grands services à leur pays et aux organisations internationales impliquées (UNIDROIT depuis 1988 et l'OACI depuis 1997) tout au long de la procédure de consultation de par leur contribution précieuse sans laquelle nous ne serions pas arrivés où nous sommes: le Professeur Karl Kreuzer, membre du Comité d'étude d'UNIDROIT, membre de la délégation allemande et Président du Comité de rédaction lors des trois Sessions conjointes UNIDROIT/OACI. La seconde personne que je souhaite mentionner est le Professeur Sir Roy Goode, Président du Comité d'étude d'UNIDROIT, membre de la délégation du Royaume-Uni et Rapporteur au trois Sessions conjointes UNIDROIT/OACI. Sa contribution intellectuelle (et physique) au projet et son dévouement sont sans égal. Merci à tous les deux.

L'accès au financement garanti par un actif pour le matériel roulant ferroviaire n'est pas seulement une question d'argent, c'est aussi une question de temps. Je m'arrêterai donc ici et vous souhaite deux jours de bon travail et d'échange d'idées sur le projet actuel de Protocole ferroviaire pour voir comment nous pourrions mettre en place un cadre législatif pour un financement ferroviaire moins onéreux, plus de bénéfice pour les utilisateurs des services de transports ainsi qu'une croissance et une prospérité dans les régions du monde qui dépendent des transports ferroviaires.

**AVANT-PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR LES QUESTIONS SPÉCIFIQUES
AU MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE, AU PROJET DE CONVENTION
D'UNIDROIT RELATIVE AUX GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES
MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT MOBILES**

CHAPITRE PREMIER DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article I	Définitions
Article II	Mise en oeuvre de la Convention à l'égard du matériel roulant ferroviaire
Article III	Champ d'application
Article IV	Description du matériel roulant ferroviaire
Article V	Capacité de représentation

CHAPITRE II MESURES EN CAS D'INEXÉCUTION DES OBLIGATIONS, PRIORITÉS ET CESSIONS

Article VI	Modification des dispositions relatives aux mesures en cas d'inexécution des obligations
Article VII	Choix de la loi applicable
Article VIII	Mesures judiciaires d'urgence
Article IX	Sanctions en cas d'insolvabilité
Article X	Assistance en cas d'insolvabilité

CHAPITRE III DISPOSITIONS RELATIVES AU SYSTÈME D'INSCRIPTION DES GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR LE MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE

Article XI	Autorité de surveillance et conservateur du Registre
Article XII	Réglementation initiale
Article XIII	Accès au Registre
Article XIV	Registres internationaux indépendants
Article XV	Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre
Article XVI	Droits d'inscription au Registre international
Article XVII	Modification des dispositions relatives aux cessions

CHAPITRE IV

JURIDICTION

Article XVIII

Renonciation à l'immunité de juridiction

CHAPITRE V

RELATIONS AVEC D'AUTRES CONVENTIONS

Article XIX

Relations avec d'autres Conventions

CHAPITRE VI

[AUTRES] DISPOSITIONS FINALES

Article XX

Adoption du Protocole

Article XXI

Entrée en vigueur

Article XXII

Unités territoriales

Article XXIII

Application temporelle

Article XXIV

Déclarations et réserves

Article XXV

Déclarations écartant l'application de certaines dispositions

Article XXVI

Déclarations subséquentes

Article XXVII

Retrait des déclarations et des réserves

Article XXVIII

Dénonciations

Article XXIX

Révision du Protocole

Article XXX

Arrangements relatifs au depositaire

**AVANT-PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR LES QUESTIONS SPÉCIFIQUES
AU MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE, AU PROJET DE CONVENTION
D'UNIDROIT RELATIVE AUX GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES
MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT MOBILES**

(tel qu'arrêté par M. H. Rosen, expert consultant sur les questions de financement ferroviaire international auprès du Comité d'étude d'UNIDROIT chargé de l'élaboration d'une réglementation uniforme relative aux sûretés portant sur des matériels d'équipement mobiles et coordinateur du Groupe de travail ferroviaire, sur la base des délibérations du Comité pilote et de révision qui s'est réuni les 16 et 17 mars 2000 à Rome et rendant les modifications portant sur le projet de Convention adoptées en août 2000)

LES ETATS PARTIES AU PRÉSENT PROTOCOLE,

CONSIDÉRANT qu'il est nécessaire d'appliquer la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles au matériel roulant ferroviaire, conformément au but tel que présenté dans le préambule de la Convention

RECONNAISSANT la nécessité d'adapter la Convention afin de répondre aux besoins spécifiques du matériel roulant ferroviaire et de son financement

SONT CONVENU des dispositions suivantes relatives au matériel roulant ferroviaire:

**CHAPITRE PREMIER
DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Article premier
Définitions

1. Dans le présent Protocole, les termes utilisés sont utilisés au sens des définitions données dans la Convention, sauf lorsque le contexte requiert un autre sens.

2. Dans le présent Protocole, les termes qui suivent sont utilisés au sens des définitions ci-après :

a) «Autorité de registre transnational indépendante» désigne une autorité de registre transnational désignée en tant qu'autorité de registre transnational indépendante conformément à l'article XIV ci-après;

b) «Registre local de biens meubles» désigne un registre de biens meubles national ou local dans un État contractant, dans lequel une garantie régie par la Convention peut être inscrite;

c) «Juridiction primaire» désigne l'État membre où le débiteur a le centre de ses intérêts principaux qui, dans ce but et jusqu'à preuve du contraire, sera le siège ou le domicile du débiteur;

d) «Matériel roulant ferroviaire» désigne les véhicules pouvant se déplacer sur des emprises de voies ou des rails de guidage soit sur soit directement au dessus de celles-ci ou des superstructures ou des supports installés ou pouvant être installés sur de tels véhicules, y compris tous les systèmes de traction, moteurs, freins, essieux, bogies et pantographes et, dans chacun des cas, y compris tous les modules et autres accessoires, pièces et équipements qui y sont posés, intégrés ou fixés, ainsi que tous les manuels, les données et les registres y afférent;

e) «Autorité du registre transnational» désigne l'autorité ou les autorités agissant en commun qui tient ou tiennent un registre local de biens meubles (ou un certain nombre de tels registres agissant en commun) conformément au paragraphe 4 de l'article 17 de la Convention et du paragraphe 2 du présent article XIII [et du présent article XIX] [aux fins de servir d'accès au Registre international];

f) «Réseau ferroviaire transnational» désigne un espace géographique qu'un matériel roulant ferroviaire ne peut quitter sur des voies ou directement au dessus de voies;

g) «Critère univoque d'identification» désigne l'un des critères suivants, à savoir notamment :

i) le numéro de série ou de fabrication du constructeur et la désignation du modèle selon le constructeur,

ii) une description du matériel roulant ferroviaire, qui inclut des marques de référence, des numéros de réseaux ou des marques d'identification similaires, conformes à la description du matériel roulant ferroviaire dans le réseau ferroviaire transnational dans lequel le matériel roulant ferroviaire en question est situé, approuvée ou acceptée par une autorité de registre transnational en tant que critère suffisant pour l'identification univoque du matériel roulant ferroviaire,

iii) un autre critère prescrit ou approuvé de temps en temps dans des réglementations de l'autorité de surveillance déterminant quelles marques d'identification doivent être, dans chaque cas, gravées ou fixées d'une autre manière sur le matériel roulant ferroviaire en question.

Article II

Mise en oeuvre de la Convention à l'égard du matériel roulant ferroviaire

1. La Convention s'applique au matériel roulant ferroviaire tel que prévu par les dispositions du présent Protocole.

2. La Convention et le présent Protocole se lisent et s'interprètent comme s'ils formaient un seul instrument et seront connus sous le nom de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles telle qu'elle s'applique au matériel roulant ferroviaire.

Article III

Champ d'application

Dans leurs relations mutuelles, les parties peuvent déroger aux dispositions du présent Protocole ou les modifier par un accord écrit, à l'exception des articles IV et VI à VIII ¹.

¹ Pourrait nécessiter une réflexion ultérieure.

Article IV

Description du matériel roulant ferroviaire

1. Une description du matériel roulant ferroviaire qui comprend le critère univoque d'identification est nécessaire et suffisant pour identifier le bien aux fins de l'alinéa c) de l'article 6 et de l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 30 de la Convention.

2. Le débiteur doit communiquer au Conservateur du registre toute modification d'une telle description au moment où la modification intervient ou avant que celle-ci n'intervienne; toutefois, tout droit d'un créancier portant sur un matériel roulant ferroviaire dont la description s'est modifiée est subordonné à tout droit d'un créancier enregistré en rapport avec la ou les description(s) antérieure(s). Dans le cas où un matériel roulant ferroviaire quitte un réseau transnational ferroviaire, le débiteur doit immédiatement en informer le Conservateur du registre, en indiquant le critère univoque d'identification approprié à la nouvelle affectation.

3. Une modification ou un renouvellement du matériel roulant ferroviaire n'affecte pas les droits du créancier.

Article V

Capacité de représentation

Une personne peut conclure, en tant qu'agent, fiduciaire ou dans une autre fonction de représentation, un contrat et inscrire un droit portant sur un matériel roulant ferroviaire créé ou prévu par le contrat.² Dans ce cas, cette partie est habilitée à faire valoir les droits et les garanties découlant de la Convention.

CHAPITRE II

MESURES EN CAS D'INEXÉCUTION DES OBLIGATIONS, PRIORITÉS ET CESSIONS

Article VI

Modification des dispositions relatives aux mesures en cas d'inexécution des obligations

1. Outre les mesures prévues au paragraphe 1 de l'article 7, à l'article 9 et au paragraphe 1 de l'article 12 de la Convention, le créancier peut obtenir du tribunal de l'Etat où le matériel roulant ferroviaire se trouve physiquement, une décision ordonnant le transfert immédiat du matériel roulant ferroviaire à un endroit situé à l'intérieur ou à l'extérieur de cet Etat et depuis lequel le créancier peut par la suite transférer le matériel roulant ferroviaire dans le réseau ferroviaire transnational correspondant sans qu'il ait besoin d'avoir recours à un moyen de traction fourni par le débiteur sanctionné ou par toute autre partie en relation ou agissant de concert avec celui-ci.

² Pourrait être transféré dans la Convention.

2. Le créancier ne peut mettre en oeuvre les mesures prévues au paragraphe précédent sans le consentement écrit et préalable du titulaire de toute garantie inscrite primant celle du créancier.

3. Aux fins du paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention, un accord entre un débiteur et un créancier quant à ce qui est commercialement raisonnable est irréfutable.

4. Aux fins du paragraphe 3 de l'article 7 de la Convention, le constituant et le créancier garanti peuvent convenir par écrit d'un délai considéré comme étant raisonnable lorsqu'il n'est pas inférieur à 14 jours.³

Article VII

Choix de la loi applicable

1. Les parties à un contrat peuvent convenir de la loi qui régira, tout ou en partie leurs droits et leurs obligations contractuels aux termes de la Convention. Le contrat et l'opération ne doivent pas nécessairement présenter une relation avec la loi nationale pour laquelle ils ont opté.

2. Sauf stipulation contraire, la référence au paragraphe précédent à la loi choisie par les parties vise les règles de droit interne de l'Etat désigné ou, lorsque cet Etat comprend plusieurs unités territoriales, les règles de droit interne de l'unité territoriale désignée.

Article VIII

Mesures judiciaires d'urgence

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention, les mesures d'urgence ne dépendent pas de l'accord du débiteur.

2. Les mesures en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention peuvent comprendre des instructions concernant l'entretien ordinaire ainsi que des instructions concernant les travaux de remise en état ou de modification nécessaires du bien.

3. Une mesure judiciaire en vertu du paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention peut être ordonnée dans un Etat contractant nonobstant l'ouverture d'une procédure d'insolvabilité dans un autre Etat [contractant], sauf si son application contrevenait à un instrument international liant les Etats contractants.

Article IX

Sanctions en cas d'insolvabilité

1. Aux fins du présent article, les termes «date d'insolvabilité» désignent le premier jour où se produit l'un des événements prévus au paragraphe 2.

³ Le GTA a proposé 10 jours, mais le Groupe de travail ferroviaire considère ce délai comme étant trop court.

2. Le présent article s'applique lorsque :
 - a) une procédure d'insolvabilité contre le débiteur a été introduite par le débiteur ou toute autre personne dans un Etat contractant qui est le ressort principal du débiteur dans lequel la procédure d'insolvabilité a été introduite; ou
 - b) le débiteur est situé dans un Etat contractant et a déclaré son intention de suspendre ou a effectivement suspendu le paiement des créanciers en général.

3. Le débiteur ou un administrateur d'insolvabilité doit dans un délai ne dépassant pas soixante jours à partir de la date d'insolvabilité (période de remède):
 - a) remédier aux manquements et s'engager à exécuter toutes les obligations à venir, conformément au contrat et aux documents y relatifs; ou
 - b) donner la possession du matériel roulant ferroviaire au créancier, à moins qu'au préalable, il en ait été convenu autrement par écrit et, si tel n'est pas le cas, conformément et dans l'état prévu au contrat et aux documents afférents à l'opération.

4. Sauf si et jusqu'à ce que la possession du bien a été donnée au créancier conformément au paragraphe 3 :
 - a) l'administrateur de faillite ou, le cas échéant, le débiteur doit sauvegarder le matériel roulant ferroviaire et sa valeur et assurer la maintenance conformément au contrat et
 - b) le créancier est en droit de demander toute autre forme de mesure judiciaire intérimaire prévue par la loi applicable.

5. L'alinéa a) du paragraphe précédent n'exclut pas l'utilisation du matériel roulant ferroviaire conformément aux contrats conclus en vue de sauvegarder le matériel roulant ferroviaire et sa valeur et assurer la maintenance.

6. L'administrateur de faillite ou, le cas échéant, le débiteur, peut rester en possession du matériel roulant ferroviaire lorsqu'il a, au cours de la période de remède, remédié à tous les manquements et qu'il s'est engagé à répondre à toutes ses obligations futures en vertu du contrat. Une seconde période de remède ne sera pas applicable dans le cas où il ne répond pas à de telles obligations futures.

7. Aucune mesure prévue par la Convention ne sera empêchée ou retardée après expiration de la période de remède.

8. Aucune obligation du débiteur en vertu du contrat et des opérations connexes peut être modifiée au cours de la procédure d'insolvabilité sans le consentement du créancier.

9. Rien dans le paragraphe précédent peut être interprété de manière à affecter, le cas échéant, l'autorité de l'administrateur de faillite conformément à la loi applicable [aux fins de résilier le contrat].

10. Aucun droit et aucune garantie, exception faite des droits et des garanties non conventionnels privilégiés déclarés dans un instrument déposé en vertu de l'article 38 de la Convention ne primeront, en cas d'insolvabilité, sur des garanties inscrites⁴ [Et aucun principe de propriété supposé n'annulera les garanties inscrites].

11. Rien dans le présent article sera applicable en vue de modifier le paragraphe 3 de l'article 29 de la Convention à laquelle le présent article est soumis.

12. L'article VI du présent Protocole et l'article 7 de la Convention tel que modifié par l'article VI du présent Protocole, sont applicables à l'exercice de toutes les mesures en vertu de cet article.

Article X

Assistance en cas d'insolvabilité

Les tribunaux d'un Etat contractant où se trouve un matériel roulant ferroviaire devront prêter promptement leur concours et leur aide aux tribunaux ou aux autres autorités chargées d'administrer la procédure d'insolvabilité pour l'application des dispositions de l'article IX.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES AU SYSTÈME D'INSCRIPTION DES SÛRETÉS PORTANT SUR LES MATÉRIELS ROULANT FERROVIAIRES

Article XI

Autorité de surveillance et Conservateur du Registre

1. L'Autorité de surveillance initial sera [l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires ou une organisation ou un autre organe qui lui succéderait ou qu'elle nommerait]. [Sous réserve du paragraphe 2 ci-après,] l'Autorité de surveillance désigne un Conservateur du registre.

2. [Le Conservateur du registre initialement désigné en vue d'assurer le fonctionnement du Registre international est Eurofima (Société européenne pour le financement du matériel ferroviaire)]. Sous réserve du paragraphe 4 ci-après, le Conservateur du registre crée un organe autonome ou une division à fin particulière, qui portera le nom d'Entité d'exploitation du Registre.

3. L'Entité d'exploitation du Registre est organisée en concertation avec l'Autorité de surveillance. Les documents constitutifs comportent des dispositions qui :

a) restreignent son activité à celle de Conservateur du registre et l'exercice des fonctions auxiliaires;

⁴ Voir également la remarque ci-dessous en ce qui concerne l'article XXV.

b) garantissent que le Conservateur du registre n'a pas plus d'obligations (à titre fiduciaire ou autre) envers ses membres qu'à l'égard de toute autre personne ou entité dans l'exercice de ses fonctions de Conservateur du registre ⁵.

4. En ce qui concerne le Conservateur du registre initialement nommé ou tout Conservateur lui succédant, la nomination doit être soumise à des dispositions établies de temps à autre par l'Autorité de surveillance et à un accord de gestion conclu avec l'Autorité de surveillance qui définit la base sur laquelle le Registre doit fonctionner.

5. Le Conservateur du registre initialement nommé assure le fonctionnement du Registre international durant une période [de dix ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole][jugée appropriée par l'Autorité de surveillance, mais ne pouvant en aucun cas dépasser dix ans]. Par la suite, le Conservateur du registre sera nommé ou reconduit dans ses fonctions tous les [dix] ans par l'Autorité de surveillance ou pour une période jugée appropriée par l'Autorité de surveillance (cette période ne pouvant, en aucun cas, dépasser dix ans) ⁶.

6. Nonobstant ce qui précède, l'Autorité de surveillance,

a) nomme, dans les meilleurs délais, un autre Conservateur du registre dans le cas où le Conservateur du registre

- i) se retire,
- ii) devient insolvable ou est généralement inapte à payer ses dettes,
- iii) est dissolu et

b) est autorisé à nommer un autre Conservateur du registre dans le cas où le Conservateur du registre ne répond [matériellement] pas à ses obligations en vertu de l'accord de gestion ou en vertu de prescriptions définies par l'Autorité de surveillance.

7. Le Conservateur du registre est autorisé à transférer ses fonctions à un tiers («prestataire de services»), à condition toutefois que l'identité du prestataire de services [ainsi que les conditions sous lesquelles le prestataire de services remplit les fonctions au nom du Conservateur du registre] soit acceptée, avant que le Conservateur du registre se dégage de ses fonctions, par l'Autorité de surveillance moyennant une déclaration écrite. Le fait de se dégager de ses fonctions ne libère pas le Conservateur du registre de ses obligations en vertu du présent Protocole ou en vertu des prescriptions, mais le fournisseur des prestations de services devient une partie supplémentaire à l'accord de gestion conclu entre l'Autorité de surveillance et le Conservateur du registre.

⁵ L'accord de gestion avec le Conservateur du Registre devrait comporter une exigence selon laquelle celui-ci assure le fonctionnement du Registre sous une obligation générale de justice et d'impartialité.

⁶ Ceci permet une certaine liberté de décision, compte tenu de l'investissement en formation et en matériel informatique demandé au Conservateur du Registre.

Article XII
Réglementation initiale

Les prescriptions initiales seront promulguées au plus tard [trois mois] avant l'entrée en vigueur du présent Protocole. Avant de promulguer ces prescriptions, l'Autorité de surveillance publiera en dû temps des projets de prescriptions, afin que ceux-ci puissent être examinés et commentés, et consultera ensuite, à ce sujet, les représentants des constructeurs, opérateurs et financiers.

Article XIII
Accès au Registre

1. Le Conservateur du registre exerce et administre vingt-quatre heures sur vingt-quatre les fonctions centralisées du Registre international.

2. Sous réserve des dispositions de ce Protocole, tous les Etats à l'intérieur de la région couverte par un réseau ferroviaire transnational peuvent, à condition d'agir conjointement et d'être des Etats contractants désigner une autorité du registre local ou des autorités des registres locaux pour l'ensemble du réseau ferroviaire transnational en question en tant qu'autorité de registre transnational. Pour pouvoir entrer en effet, une communication écrite adressée à cet effet à l'Autorité de surveillance par les Etats contractants concernés et [lorsque la désignation est faite conformément à l'article XIV] un engagement écrit de l'autorité de registre transnational vis-à-vis de l'Autorité de surveillance, dans lequel l'autorité de registre transnational se déclare prête à remplir les obligations d'une autorité de registre transnational, telles qu'elles sont définies dans le présent Protocole est nécessaire. Les installations d'inscription mis à disposition par une autorité de registre régionale sont exploités et administrés pendant les heures de travail en vigueur dans leur Etat.

3. [Sauf si elle a été désignée en tant qu'autorité de registre transnational conformément à l'article XIV ci-dessous,], toute autorité de registre régionale désignée conformément au paragraphe 2:

a) sera l'unique accès (pour l'inscription d'une sûreté internationale) au Registre international pour le réseau ferroviaire transnational concerné et

b) garantit que l'inscription faite par ses soins fait automatiquement l'objet d'une communication au Registre international conformément aux exigences raisonnables du Conservateur du registre. Dans le cas de plusieurs installations d'inscription, l'autorité de registre transnational assure un accès égal et une entière coordination entre les différentes installations; conformément aux dispositions du paragraphe 5 ci-dessous, l'autorité de registre transnational gère ses affaires et est autorisée à fixer les exigences qu'elle juge appropriées en ce qui concerne la forme et la nature de la demande d'enregistrement.

4. Pour pouvoir entrer en effet, une notification doit être adressée à l'autorité de registre transnational concerné, désignée effectivement lorsque le matériel roulant ferroviaire se trouve sur un réseau ferré transnational.

5. L'Autorité de surveillance approuve moyennant des règlements les critères d'identification univoques proposés par l'autorité de registre transnational, [dans la mesure où ceux-ci répondent aux règles d'un système d'identification uniforme et univoque dans le réseau ferroviaire correspondant, sont uniquement appliqués dans ce réseau et suffisent pour répondre aux exigences du Conservateur du registre quant aux informations nécessaires à la gestion du Registre international] ⁷.

Article XIV

[Registres transnationaux indépendants] ⁸

[1. Nonobstant les dispositions de l'article XIII ci-dessus, tous les Etats à l'intérieur d'une région couverte par un réseau ferré transnational peuvent, sous réserve d'agir conjointement et d'être tous Etats contractants, déclarer qu'une autorité de registre transnational est indépendante du Registre international et, par conséquent, n'est pas soumise à la juridiction, aux règles et aux réglementations de l'Autorité de surveillance, de l'Entité d'exploitation du Registre ou du Conservateur du registre et sous réserve qu'une telle déclaration est incluse dans la communication écrite requise au paragraphe 2 de l'article XIII.

2. Dans le cas où une autorité de registre transnational est désignée conformément au paragraphe 1 ci-dessus, l'engagement vis-à-vis de l'Autorité de surveillance prévu au paragraphe 2 de l'article XIII, n'est pas nécessaire et, en ce qui concerne le matériel roulant ferroviaire situé à l'intérieur du réseau ferré transnational, l'enregistrement d'une sûreté internationale est effectué uniquement auprès d'une telle autorité.

⁷ Il est suggéré que dans le cas où l'article XIV est accepté, les mots placés entre crochets devraient être supprimés. Mais cela n'est pas un corollaire automatique et cette modification donnerait effectivement non seulement une autonomie à un registre transnational pour des questions d'exploitation, mais supprimerait aussi l'obligation de surveillance de l'Autorité de surveillance.

⁸ L'article XIV est proposé par les membres nord américains du Groupe de travail ferroviaire et a trait à une approche alternative en ce qui concerne l'application du Protocole dans la pratique. Le point de départ du Groupe de travail ferroviaire consistait à créer un système permettant à toutes les sûretés créées à l'échelle locale d'être enregistrées dans un seul registre international centralisé, en utilisant les registres spécifiques de l'industrie locale (ce qui, en pratique, n'existe qu'en Amérique du Nord) en tant qu'accès *au* Registre international. Le Groupe de travail aéronautique a adopté cette approche en ce qui concerne l'équipement aéronautique; dans ce contexte, il convient toutefois de noter qu'un aéronef peut virtuellement se déplacer n'importe où, alors qu'un matériel roulant ferroviaire ne circulera probablement pas en dehors d'un réseau ferré transnational. L'article XIV envisage cependant de créer un système de registre local autonome (lorsqu'il existe et à l'endroit où il existe) en ce qui concerne une région limitée (réseau ferré transnational) et à simplement fournir une liaison [Internet] entre le Registre international et le registre exploité par l'autorité ferroviaire transnationale, à déléguer effectivement la fonction d'enregistrement à une telle autorité et à faire du Registre international un accès *au* registre local exploité par l'autorité de registre transnational. Cette approche a effectivement pour conséquence de maintenir inchangées les procédures locales d'enregistrement, sous réserve qu'elles soient approuvées par tous les Etats à l'intérieur du réseau concerné; le résultat consiste toutefois à perdre l'approche uniforme et éventuellement aussi le contrôle sur l'application des dispositions du Protocole par l'Autorité de surveillance.

3. A la demande de l'Autorité de surveillance, des informations concernant l'enregistrement auprès d'une autorité du registre transnational peuvent être obtenues auprès du Registre international. Dans ce cas, l'Autorité de surveillance aura l'obligation de garantir qu'une information concernant l'enregistrement auprès d'une autorité du registre national soit reçue et soit disponible à des fins de recherche auprès du Registre international. L'obligation susmentionnée garantit entre autres que le Conservateur du registre installe et finance tous les systèmes nécessaires pour que l'autorité du registre régional puisse transmettre les informations concernant l'enregistrement et que le Registre international reçoit les informations concernant l'enregistrement transmises par l'autorité du registre transnational dans la forme prévue par cette autorité. L'autorité de registre transnational autonome doit financer sa gestion [conformément au présent Protocole], mais les coûts d'investissement ou d'exploitation ou les dépenses liées à la transmission au Registre international des informations concernant l'enregistrement ne seront pas supportés par l'autorité du registre transnational.]

Article XV

Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre

1. Aux fins du paragraphe 5 de l'article 18 de la Convention, le critère d'identification d'un matériel roulant ferroviaire est la description définie au paragraphe 1 de l'article IV et le critère de recherche dans le Registre international est déterminé par l'Autorité de surveillance. Dans le cas où un matériel roulant ferroviaire présente différents critères d'identification univoques en fonction du réseau ferroviaire transnational dans lequel il se trouve, le Conservateur du registre tient [peut tenir], à ses frais, un lexique dont ressortent les descriptions correspondantes et qui peut être consulté.

2. Aux fins de l'article 22 de la Convention, les catégories de créanciers privilégiés non conventionnels peuvent être recherchées d'après le nom de l'Etat contractant qui les a déclarées.

3. Aux fins du paragraphe 2 de l'article 24 de la Convention et dans les circonstances qui y sont décrites, le titulaire d'une garantie internationale future inscrite ou d'une cession future inscrite d'une garantie internationale doit prendre les mesures qu'il est autorisé à prendre pour faire effectuer la mainlevée de l'inscription dans les dix jours de la réception de la demande prévue audit paragraphe.

4. Aux fins de l'article 20 de la Convention, l'inscription d'une garantie internationale demeure efficace, à moins qu'elle ne soit annulée ou qu'un autre accord ait été conclu, pour une durée indéterminée.

5. Le paragraphe 1 de l'article 24 de la Convention est également applicable en ce qui concerne une partie subordonnée par analogie comme s'il s'agissait d'un débiteur et comme si l'inscription avait trait à la subordination d'une garantie.

6. Le règlement fixe les modalités d'application des dispositions suivantes de la Convention :

Paragraphe 2, lettre e) de l'article 16;
[Article 17;
Article 20;]⁹
Paragraphe 1 et 2 de l'article 21;
Article 22 et
Article 23.

7. Nonobstant le paragraphe 1 de l'article 27, le Conservateur du registre ne répond [ni des dommages indirects ni]¹⁰ des dommages résultants d'une erreur ou d'une omission du registre ferroviaire transnational; l'autorité de registre transnational assume la responsabilité du Conservateur du registre.

8. L'assurance visée au paragraphe 2 de l'article 27 doit être une assurance intégrale¹¹.

Article XVI

Droits d'inscription au Registre international

1. Par voie de modification de l'alinéa h) du paragraphe 2 de l'article 16, le Conservateur du registre détermine et modifie de temps en temps, sous réserve de l'accord de l'Autorité de surveillance,

a) les droits à verser lors de l'inscription d'une garantie internationale de sûreté au Registre international [directement ou par l'intermédiaire d'une autorité de registre transnational],

b) le barème des droits à verser par les utilisateurs du Registre international ou d'un registre régional et

[c) les droits annuels à verser en compensation au fonctionnement et à l'administration du Registre international et des installations d'inscription.]

2. Le barème des droits mentionné à l'alinéa a) du paragraphe précédent est déterminé de manière à recouvrer les frais de conception et de mise en oeuvre (amortis sur une période de dix ans), de fonctionnement [et de régulation] du Registre international ainsi que les frais raisonnables de l'Autorité de surveillance liés à l'exercice des fonctions et des pouvoirs prévus au paragraphe 2 de l'article 16 de la Convention, à condition que rien dans le présent Protocole n'empêche le prestataire de services d'opérer sur une base de profit.¹² [S'il existe une autorité de registre transnational autonome,] [C]ette autorité perçoit ces droits et en rend compte au Conservateur du registre¹³ lorsque les enregistrements sont faits par l'intermédiaire d'une autorité de registre transnational.

⁹ Il conviendra d'examiner la question de savoir si ces articles sont nécessaires.

¹⁰ Restera à discuter, bien qu'il puisse être difficile de s'assurer si les dommages indirects sont inclus.

¹¹ Le terme «assurance intégrale» sera à définir plus précisément.

¹² Dans les cas où les prestations sont assurées par un tiers, il est irréaliste de demander que les services soient fournis sans profit. Les droits sont toutefois surveillés par l'Autorité de surveillance et nous laissons les Etats contractants libre de décider, en tant que question politique, de décider si le Conservateur du registre est autorisé ou non à proposer ses services sur une base de profit.

¹³ Cela n'est pas approprié dans le cas où l'article XIV s'applique, étant donné que dans ce cas, le registre transnational ne recouvre que ses propres frais [mais la situation est différente lorsque les frais de l'Autorité de surveillance doivent être récupérés par lui].

3. Les droits et montants mentionnés au paragraphe 1 du présent article XVI peuvent être modifiés par le Conservateur du registre, compte tenu de modifications des conditions économiques, sous réserve toutefois que toute augmentation des droits et montants de plus de [dix] pour cent nécessite l'accord de l'Autorité de surveillance. Les montants payables ayants trait aux frais de l'Autorité de surveillance sont modifiés sur la même base lorsque cela est requis par l'Autorité de surveillance. Les montants perçus ayants trait aux frais de l'Autorité de surveillance sont remis à l'Autorité de surveillance par le Conservateur du registre après que celui-ci les ait perçus conformément à l'accord conclu avec l'Autorité de surveillance.

Article XVII

Modification des dispositions relatives aux cessions

[Le paragraphe 1 de l'article 32 de la Convention est applicable à l'exception de l'alinéa c)].

CHAPITRE IV

JURIDICTION

Article XVIII

Renonciation à l'immunité de juridiction

1. Conformément au paragraphe 2, la renonciation à l'immunité de juridiction au regard des tribunaux visés à l'article 41, 42 ou 44 de la Convention en ce qui concerne les voies d'exécution des droits et des garanties portant sur un matériel roulant ferroviaire en vertu de la Convention, a force obligatoire et, si les autres conditions d'attribution de compétence ou d'exécution sont réunies, est attributive de compétence et permet d'avoir recours aux mesures d'exécution, selon le cas.

2. Une renonciation en vertu du paragraphe précédent doit être faite sous forme écrite [authenticifiée] et doit comprendre une description du matériel roulant ferroviaire aux termes spécifiés à l'article IV de ce Protocole.

CHAPITRE V RELATIONS AVEC D'AUTRES CONVENTIONS

Article XIX

Relations avec d'autres Conventions

A l'égard des Etats contractants qui sont parties à la présente Convention, la Convention l'emporte :

- a) sur la Convention de Rome de 1980 sur la loi relative aux obligations contractuelles
- b) la Convention de Bruxelles de 1968 sur la compétence judiciaire et l'exécution des jugements dans des affaires civiles ou commerciales (dans la version modifiée de temps en temps);
- c) la Convention de Lugano de 1988 sur la compétence judiciaire et l'exécution des jugements dans des affaires civiles ou commerciales;
- d) sur la Convention inter-américaine de 1994 relative aux contrats internationaux;
- e) la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires de 1980, dans la version modifiée par le Protocole de modification du 3 juin 1999;
- f) la Convention d'UNIDROIT de 1988 sur le crédit-bail international et
- g) la Convention de La Haye de 2001 sur la compétence judiciaire et l'exécution des jugements dans des affaires civiles ou commerciales;

dans la mesure où ces conventions sont en vigueur et qu'elles sont incompatibles avec les dispositions de la présente Convention.¹⁴

CHAPITRE VI

[AUTRES] DISPOSITIONS FINALES

Article XX

Adoption du Protocole

1. Les procédures concernant l'adoption du présent Protocole seront déterminées conformément à l'article 49 de la Convention.

¹⁴ A revoir, en général, par le Secrétariat d'UNIDROIT. Chaque convention est examinée afin de garantir que sous les dispositions respectives, les Etats contractants, qui sont parties contractantes ou sont soumis à la présente Convention, peuvent approuver cet article. Les conflits éventuels avec les dispositions de l'UE sont également examinés.

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du dépositaire.

Article XXI

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date du dépôt du troisième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat contractant qui ratifie, accepte ou approuve le Protocole ou y adhère après le dépôt du [troisième] instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, le présent Protocole entre en vigueur à l'égard de cet Etat contractant le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de trois mois après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Article XXII

Unités territoriales

1. Tout Etat contractant qui comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des systèmes de droits différents s'appliquent dans les matières régies par le présent Protocole pourra, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que le présent Protocole s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment modifier cette déclaration par une nouvelle déclaration.

2. Ces déclarations seront notifiées au dépositaire et désigneront expressément les unités territoriales auxquelles le présent Protocole s'applique.

3. Si un Etat contractant ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1, le Protocole s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat contractant.

Article XXIII

Application temporelle

Le présent Protocole s'applique dans un Etat contractant aux droits et aux garanties portant sur les matériels roulant ferroviaires, créés ou naissant à compter du jour de son entrée en vigueur dans cet Etat contractant.¹⁵

¹⁵ Sous réserve de réglementations qui manquent encore concernant la priorité de garanties portant sur des équipements créés avant l'entrée en vigueur du Protocole dans un Etat partie (droits prioritaires non enregistrés). Le Groupe de travail ferroviaire préconise un système qui prévoit une phase transitoire prolongée (p. ex. 10 ans), au cours de laquelle la priorité est accordée aux droits non enregistrés antécédents, conformément au Protocole, en fonction de la date de la création du droit.

Article XXIV
Déclarations et réserves

Aucune déclaration ou réserve n'est autorisée autres que celles qui sont expressément autorisées par le présent Protocole.

Article XXV
*Déclarations écartant l'application de certaines dispositions*¹⁶

1. Un Etat contractant peut déclarer lors de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation du présent Protocole, ou de l'adhésion,

a) que le présent Protocole ne s'appliquera pas dans le cas d'une transaction purement interne, à savoir en relation avec un matériel roulant ferroviaire, aussi longtemps que ce dernier peut être utilisé, dans le cadre d'une utilisation normale et en raison de l'écartement, d'autres éléments de construction ou en raison de l'absence de connexions avec un autre système ferroviaire, uniquement dans un seul système ferroviaire à l'intérieur de l'Etat contractant concerné;

b) qu'il imposera d'autres conditions en ce qui concerne l'application des articles VII à IX tel que cela est spécifié dans sa déclaration.

2. Les tribunaux des Etats contractants appliqueront l'article IX conformément à la déclaration des Etats en ce qui concerne la juridiction principale.

Article XXVI
Déclarations subséquentes

1. Le présent Protocole peut faire l'objet d'une déclaration subséquente par l'un quelconque des Etats contractants à tout moment à compter de la date à laquelle le Protocole entre en vigueur à l'égard de cet Etat. La déclaration subséquente s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du dépositaire.

2. La déclaration subséquente prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration du période de [six] mois après la date du dépôt de l'instrument dans lequel une telle déclaration est faite auprès du dépositaire. Lorsqu'une période plus longue pour la prise d'effet de la déclaration est spécifiée dans l'instrument de dénonciation ou dans lequel la déclaration est faite, la déclaration prend effet à l'expiration de la période en question après le dépôt de l'instrument auprès du dépositaire.

¹⁶ La question de savoir si les pouvoirs et droits des personnes physiques ou morales nommées, prioritaires conformément aux lois et agissant sous le droit public (p. ex. le Franchising Director au Royaume-Uni), doivent être expressément confirmés dans le Protocole (et dans la Convention) ou si cela est de toute façon le cas conformément aux principes généraux concernant l'application d'une convention de droit privé reste en suspens.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, le présent Protocole demeure applicable, comme si aucune déclaration subséquente n'avait été faite, aux droits et aux garanties naissant avant la date de prise d'effet de la déclaration subséquente.

4. Les déclarations faites conformément à l'article 38 de la Convention seront soumises au présent article XXVI.

Article XXVII

Retrait des déclarations et des réserves

Tout Etat contractant qui fait une déclaration ou émet une réserve en vertu du présent Protocole peut à tout moment la retirer par une notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Ce retrait prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article XXIII

Dénonciations

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des Etats contractants à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet Etat. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du dépositaire.

2. La dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de [douze] mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du dépositaire. Lorsqu'une période plus longue pour la prise d'effet de la dénonciation est spécifiée dans l'instrument de dénonciation, la dénonciation prend effet à l'expiration de la période en question après le dépôt de l'instrument auprès du dépositaire.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, le présent Protocole demeure applicable, comme si aucune dénonciation n'avait été faite, aux droits et aux garanties naissant avant la date de prise d'effet de la dénonciation.

Article XXIX

Révision du Protocole

[A la demande d'au moins vingt-cinq pour cent des Etats contractants, des conférences des Etats contractants seront convoquées périodiquement] [Conformément au présent Protocole, une Conférence permanente des Etats contractants est créée] pour examiner :

- a) l'application pratique du présent Protocole et son efficacité à faciliter le financement portant sur un actif et le crédit-bail portant sur des matériels roulant ferroviaires;
- b) l'interprétation donnée aux dispositions de la Convention, du présent Protocole et du règlement par les tribunaux;

- c) le fonctionnement du système d'inscription international ainsi que l'exécution des fonctions du Conservateur du registre et sa supervision par l'Autorité de surveillance;
- d) l'opportunité d'apporter des modifications au présent Protocole ou aux accords relatifs au Registre international

et sera(seront), après l'expiration d'un délai de [dix] ans à compter de la première adoption du présent Protocole par un Etat contractant, autorisé(s) à remplacer l'Autorité de surveillance moyennant une résolution [adoptée par deux tiers des Etats contractants], le délai de dénonciation ne pouvant être inférieur à un an.

Article XXX *Arrangements relatifs au dépositaire*

1. Le présent Protocole sera déposé auprès [d'UNIDROIT] [de l'Autorité de surveillance]

2. [L'Autorité de surveillance] [UNIDROIT]:

- a) informe tous les Etats contractants qui ont signé le présent Protocole ou qui y ont adhéré et [...] :
 - i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de toute déclaration effectuée en vertu du présent Protocole;
 - iii) du retrait de toute déclaration;
 - iv) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - v) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
- b) transmet des copies certifiées du présent Protocole à tous les Etats contractants signataires, à tous les Etats contractants qui adoptent le présent Protocole conformément à l'article 49 de la Convention et à [...];
- c) fournit à l'Autorité de surveillance le contenu de chaque instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation, d'adhésion, de déclaration ou de retrait de déclaration afin que les informations qui y sont contenues puissent être accessibles à tous;
- d) accomplit toute autre fonction qui incombe habituellement aux dépositaires.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Protocole.

