

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR
INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL**



**INTERNATIONAL INSTITUTE FOR THE UNIFICATION
OF PRIVATE LAW**

**INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU
DROIT PRIVE**

**COMITE D'EXPERTS GOUVERNEMENTAUX
CHARGE D'ELABORER UN PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR
LES QUESTIONS SPECIFIQUES AU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE
A LA CONVENTION RELATIVE AUX GARANTIES
INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES**

Troisième Session conjointe

(Berne, 5 – 13 mai 2003)

RAPPORT

(préparé par les Secrétariats de l'OTIF et d'UNIDROIT)

OUVERTURE

Quarante-et-un délégués, représentant 25 Etats et quatre Organisations ¹ (cf. la liste des participants en Annexe A), ont participé à la troisième Session conjointe du Comité d'experts gouvernementaux OTIF/UNIDROIT chargé d'élaborer un projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement (ci-après dénommé le "Comité conjoint d'experts gouvernementaux").

La session a été ouverte le 5 mai 2003 par le Directeur Général, M. Hans Rudolf Isliker, au nom de l'OTIF, et par le Prof. Herbert Kronke, Secrétaire Général, au nom d'UNIDROIT.

Mme Inès M. Weinberg de Roca (Argentine) a présidé la Session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux pendant la première semaine et M. Antti T. Leinonen (Finlande), Vice-Président, a présidé la session les 12 et 13 mai 2003. Sir Roy Goode (Royaume-Uni) était le *Rapporteur* et M. Karl F. Kreuzer (Allemagne) le Président du Comité de rédaction. Le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire était co-présidé par M. Peter Bloch (Etats-Unis d'Amérique) et M. Henrik Kjellin (Suède) élu lors de cette session.

Les représentants du Secrétariat conjoint ont mis l'accent sur l'importance, en tant que base pour le financement privé du matériel roulant ferroviaire, de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Convention du Cap, ci-après dénommée "la Convention") signée le 16 novembre 2001, et du Protocole ferroviaire dont l'avant-projet allait être examiné lors de cette session. Ils ont présenté les derniers développements depuis la deuxième Session conjointe du Comité conjoint d'experts gouvernementaux (Rome, 17-19 juin 2002) et ont en particulier indiqué que la Convention avait été signée par de nouveaux Etats et que quelques procédures de ratifications étaient en cours. Il ont également fait mention de la publication du Commentaire officiel sur la Convention et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (ci-après dénommé le "Protocole aéronautique") rédigé par Sir Roy Goode. Ils ont attiré l'attention sur le fait que les Etats signataires de la Convention représentaient tous les continents.

Les représentants du Secrétariat conjoint ont également informé le Comité conjoint d'experts gouvernementaux des résultats de la deuxième réunion du Comité de rédaction (Rome, 23-25 octobre 2002) et de la deuxième réunion du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire (Washington, 19-20 mars 2003). Ils ont regretté que la participation à la réunion de Washington ait été insuffisante.

¹ La Communauté européenne représentée par la Commission européenne, l'*Association of American Railroads* (AAR), le Groupe de travail ferroviaire et le Comité international des transports ferroviaires (CIT).

PRINCIPAUX DOCUMENTS DE TRAVAIL

Le principal document de travail pour la troisième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux a été l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire OTIF/JGR/6 – UNIDROIT 2002 Etude LXXIIIH - Doc. 8, novembre 2002 (ci-après dénommé "l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 8"). Ce document présentait le texte issu de la deuxième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux tel que révisé par le Comité de rédaction.

Les documents suivants avaient également été soumis au Comité conjoint d'experts gouvernementaux:

- OTIF/JGR/7 – UNIDROIT 2003 Etude LXXIIIH - Doc. 9 – Proposition de modifications présentées par le Groupe de travail ferroviaire, mars 2003 (ci-après "Document 9")
- OTIF/JGR/8 – UNIDROIT 2003 Etude LXXIIIH - Doc. 10 – Rapport du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire, deuxième réunion tenue à Washington les 19 et 20 mars 2003, avril 2003 (ci-après "Document 10")
- OTIF/JGR/9 – UNIDROIT 2003 Etude LXXIIIH - Doc. 11 – Observations présentées par le Ministère de la Justice autrichien, avril 2003 (ci-après "Document 11")

La version de l'avant-projet de Protocole ferroviaire issu de la session, à laquelle le Comité de rédaction a ensuite apporté quelques modifications mineures, a été mise à disposition des participants à la fin de la session (voir le document OTIF/JGR/12 – UNIDROIT 2003 Etude LXXIIIH - Doc. 14, ci-après dénommé "l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 14").

POINT N°1 DE L'ORDRE DU JOUR: ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a adopté l'ordre du jour provisoire en date du 30 janvier 2003 (cf. Annexe B).

POINT N°2 DE L'ORDRE DU JOUR: EXAMEN DE L'AVANT-PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR LES QUESTIONS SPECIFIQUES AU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE

Remarques d'ordre général

Le *Rapporteur* a rappelé aux participants les traits principaux du système adopté par la Conférence diplomatique au Cap en vue de faciliter le financement du matériel d'équipement mobile de grande valeur. Le système avait pour objectif principal de permettre la constitution de garanties internationales sous la forme la plus simple, et de faire en sorte que les choses

aillent de l'avant le plus rapidement possible au cas où des mesures dans une situation d'insolvabilité étaient prises. Il a souligné que

- la Convention entre en vigueur sous réserve des dispositions de chacun des Protocoles pour les biens couverts par ces Protocoles, et que

- la Convention et le Protocole ferroviaire prévoient à plusieurs reprises la possibilité de déclaration, ce qui donne aux Etats l'opportunité de procéder à un choix (application/non application). Cela s'applique entre autres aux droits du créancier en cas d'insolvabilité. Sur ce point important, les Etats contractants auraient le choix entre trois alternatives.

Le *Président du Comité de rédaction* a mentionné quelques dispositions qui avaient fait l'objet de révision mais sur lesquelles il fallait porter une attention particulière. Outre celles relatives aux mesures en cas d'insolvabilité, il s'agissait entre autres des dispositions relatives au problème des critères univoques d'identification, au crédit-bail à court terme et au matériel roulant ferroviaire affecté au service public. Il a également fait référence aux remarques introductives de l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 8 (point 8). Il a enfin indiqué que le Comité de rédaction n'avait pas pu tenir compte des Documents 9 et 10 qui n'étaient pas disponibles à l'époque où le Comité s'était réuni pour la deuxième fois.

CHAPITRE I – DISPOSITIONS GENERALES

Article I(2) – Définitions

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a tout d'abord décidé de différer la discussion sur l'**alinéa a)** ("autorité de registre indépendante") jusqu'à la prise d'une décision de principe sur le système d'inscription.

Suite à l'adoption d'une nouvelle proposition du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire concernant l'article XIII, la définition de "autorité de registre indépendante" n'était plus nécessaire.

A propos de l'**alinéa b)** ("critères d'identification"), la question examinée a été celle de savoir si ces critères devraient être fixés directement dans une définition ou s'il fallait laisser l'Autorité de surveillance se prononcer sur ce point.

Le *Président du Comité de rédaction* a rappelé aux participants que la définition qui figurait dans l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 8 résultait d'une décision prise par le Comité conjoint d'experts gouvernementaux lors de sa deuxième session en vertu de laquelle ce qui était alors la lettre iii) de l'alinéa k) ("les critères d'identification établis ou approuvés ...") constituait l'élément le plus important de la définition. Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux était cependant conscient que cette définition dépendait également des décisions finales à prendre sur le système d'inscription.

Le *Coordonnateur du Groupe de travail ferroviaire* a tout d'abord indiqué le lien étroit qui existait entre cette définition et l'article V et a rappelé, en second lieu, les propositions de modification rédigées par le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire lors de la réunion de Washington (cf. Annexes C et D au Doc. 10).

Une discussion a ensuite eu lieu sur ce point entre quatre délégations, le Rapporteur et un observateur, dont voici la teneur:

- il faudrait exprimer clairement que le principal objectif de cette disposition était davantage de permettre l'identification de biens et la consultation du Registre international à leur propos, plutôt que de permettre leur identification physique, sans toutefois écarter la possibilité de couvrir ces deux objectifs. Mais il faudrait qu'il y ait de toute façon un lien entre chaque numéro d'identification national et le critère d'identification du Registre international;

- il fallait garder à l'esprit que le fait d'introduire un critère qui dérogerait à chaque système d'identification national aurait des implications en termes de coût;

- il n'était pas absolument nécessaire que le numéro attribué par le système international d'inscription soit visible sur le véhicule, car la fonction de ce numéro était simplement de permettre la consultation du Registre et de trouver rapidement les garanties internationales qui y étaient inscrites;

- les critères d'identification pourraient figurer soit dans une définition, soit à l'article V.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a maintenu le principe selon lequel il appartenait à l'Autorité de surveillance d'établir les critères d'identification; il fallait cependant être attentif à ce que les systèmes nationaux ou régionaux d'identification actuellement utilisés puissent être également utilisés comme identification unique aux fins du Registre international.

Après l'adoption de nouveau libellé de l'article V, où ce principe a été posé, la définition des "critères d'identification" a été supprimée.

Lors de la discussion sur l'alinéa c) ("entité désignée"), la *Présidente* a indiqué que le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire avait proposé de supprimer cette définition (cf. Doc. 10).

Le *Coordonnateur du Groupe de travail ferroviaire* a expliqué que cette proposition était liée au fait que la majorité du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire avait indiqué sa préférence pour l'option d'un registre régional autonome (cf. Annexe C au Doc. 10).

Le *Rapporteur* et une délégation ont estimé que cette disposition pouvait être examinée séparément de la question politique portant sur le lien entre l'Autorité de surveillance et l'autorité de registre régionale. Elle n'avait aucun effet sur la situation de l'autorité de registre régionale.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a partagé cet avis et a maintenu cette disposition pour le moment. Le Comité est ensuite revenu sur cette question lors de la discussion sur le Chapitre III et a décidé en définitive de supprimer cette définition.

Après que le *Rapporteur* ait, en conjonction avec l'article IX, clarifié l'**alinéa d)** ("situation d'insolvabilité" devenu le nouvel alinéa c)) et l'**alinéa f)** ("ressort principal de l'insolvabilité" devenu le nouvel alinéa d)), ces dispositions ont été maintenues sans modification.

L'**alinéa e)** ("registre local de biens meubles") a été supprimé suite à l'adoption des dispositions relatives au Registre (articles XIII et XIII*bis*).

Toute décision relative à l'**alinéa g)** ("matériel roulant affecté au service public") a été renvoyée en attendant la discussion sur l'article XXII.

Lors de la discussion sur l'article XXII*bis*, une délégation a indiqué que la définition avait une portée trop grande. Il était vrai que, outre le fait de maintenir le transport public régulier de passagers, il fallait tenir compte d'autres intérêts publics comme par exemple les opérations de transport militaire ou celles relatives aux matériaux radioactifs. Le matériel roulant ferroviaire utilisé à ces fins ne devrait cependant pas échapper à l'application de la Convention de façon vague, mais seulement lorsqu'il était utilisé dans ces buts précis. Il serait possible de tenir compte de ces autres buts à l'article XXII*bis*, alors que la définition devrait se limiter aux véhicules utilisés pour le transport public régulier de passagers.

Une autre délégation a appuyé la proposition visant à restreindre le libellé de la définition et à la limiter au matériel roulant ferroviaire utilisé pour le transport régulier de passagers. Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a adopté cette proposition.

Concernant l'**alinéa h)** ("véhicule ferroviaire", nouvel alinéa f)), le *Rapporteur* et le *Coordonnateur du Groupe de travail ferroviaire* ont mentionné les propositions visées au Doc. 9, à savoir de préciser davantage la définition en prévoyant une valeur *de minimis* et de permettre à l'Autorité de surveillance d'exclure le matériel roulant ferroviaire non utilisé à des fins commerciales.

Un représentant du Secrétariat conjoint et une délégation ont estimé que la précision proposée n'était pas nécessaire.

Une autre délégation a proposé de simplifier la rédaction en supprimant les mots "or confined to movement" dans la version anglaise. Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a renvoyé cette proposition de libellé au Comité de rédaction.

L'**alinéa i)** ("matériel roulant ferroviaire") a été maintenu sans modification si ce n'est une correction minimale de rédaction.

En raison de la relation avec le système d'inscription, le libellé de l'**alinéa j)** ("espace du réseau ferroviaire isolé") a été renvoyé au Groupe spécial sur le Registre ferroviaire. Suite au nouveau libellé des dispositions relatives au Registre (articles XIII et XIII*bis*), l'alinéa j) a été supprimé.

Suite à la décision prise sur le paragraphe 4 de l'article VII, deux nouvelles définitions, les **nouveaux alinéas a)** ("contrat conférant une garantie") **et b)** ("garant") se sont avérées nécessaires.

Article II – Application de la Convention à l'égard du matériel roulant ferroviaire

Le libellé a été maintenu sans modification.

Article III – Dérogation

A l'issue d'une brève discussion, la proposition présentée dans le Document 11 a été modifiée parce que l'Autriche ne souhaitait plus que l'article VI soit une disposition impérative. Le *Rapporteur* a expliqué que, d'un côté, les Etats contractants étaient libres de faire ou non une déclaration conformément au paragraphe 1 de l'article VI et, de l'autre, si un Etat contractant avait fait une telle déclaration, les Parties contractantes étaient libres de s'entendre sur la loi applicable (paragraphe 2 de l'article VI).

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a suivi la proposition de l'Autriche en ce qu'elle indiquait les paragraphes 2² et 3³ de l'article VII comme étant des dispositions auxquelles les Parties contractantes ne pouvaient pas déroger.

Article IV – Capacité de représentation

En réponse aux questions posées par trois délégations, le *Rapporteur* a expliqué l'objet de cette disposition: elle permettrait aux personnes qui n'étaient pas créanciers, mais qui représentaient des créanciers, d'inscrire des garanties internationales et, si cela était nécessaire, d'intenter une action. Il a confirmé que cette disposition concernait non seulement le fait d'inscrire des garanties internationales conformément au Chapitre III, mais également de faire valoir les droits régis au Chapitre II. Cela invalidait la proposition contenue dans la note de bas de page 10 de l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 8 (déplacée au Chapitre III). La discussion a mis en évidence que la rédaction de la disposition avait besoin de modification pour éviter les malentendus. Deux délégations ont souhaité qu'elle soit clarifiée de façon à ce que la conclusion d'un contrat et l'inscription ou la reconnaissance de droits soient effectuées au nom du créancier; en outre, cela devrait être couvert dans une phrase unique car le début de la deuxième phrase ("Dans ce cas") pouvait faire l'objet de malentendu.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a adopté l'article avec la modification proposée.

² Ensuite supprimé.

³ Est devenu le paragraphe 2.

Article V – Identification et description du matériel roulant ferroviaire

Le *Rapporteur* a expliqué la disposition et a attiré l'attention sur certaines questions restées sans réponse, par exemple celle de savoir si l'on pouvait transformer le matériel roulant ferroviaire et modifier la description avec ou sans le consentement du créancier, et le problème de l'absence de sanction en cas de changement de situation (le matériel roulant ferroviaire sort de l'espace du réseau ferroviaire isolé) et lorsque les critères d'identification correspondants à la nouvelle situation ne sont pas communiqués.

Un *représentant du Secrétariat conjoint*, la *Présidente* et le *Coordonnateur du Groupe de travail ferroviaire* ont relevé que cette disposition réglait deux importantes questions qui pouvaient être discutées de façon séparée: l'identification du matériel roulant ferroviaire d'un côté, et la priorité de la garantie en cas de déplacement du matériel roulant ferroviaire en dehors de l'espace du réseau ferroviaire isolé de l'autre. En outre, le paragraphe 4 visait la modification du matériel roulant ferroviaire lui-même (rénovation ou modification).

A propos de la question soulevée par le *Rapporteur*, le *Coordonnateur du Groupe de travail ferroviaire* a souligné que les modifications apportées au matériel roulant ferroviaire (par exemple l'installation de dispositifs de sécurité) pouvaient être imposées par un acte juridique; elles pouvaient donc être faites sans le consentement du créancier.

Le *Rapporteur* a ajouté que cela pourrait également poser problème si un wagon sur lequel portaient deux garanties était déplacé entre deux systèmes qui utilisaient un marquage différent, par exemple au sein de la Communauté européenne où une identification uniforme des véhicules serait bientôt introduite, et en dehors de la zone communautaire. On a souligné qu'il ne fallait pas porter atteinte aux droits du créancier en cas d'attribution d'un nouveau numéro d'identification à des fins d'identification physique. Il a ainsi semblé sensé, dans un tel cas, de créer un lien avec le numéro d'origine.

La discussion sur l'article I (2)(b) (ancien) sur les critères d'identification, qui avait été interrompue, a été reprise. La *Présidente* a résumé la situation: le Comité conjoint d'experts gouvernementaux avait décidé que l'Autorité de surveillance serait chargée de déterminer les critères d'identification, mais qu'il faudrait tenir compte de l'approche suivie par les Etats qui utilisaient déjà des systèmes d'inscription des garanties portant sur le matériel roulant ferroviaire fondés sur d'autres critères, comme les Etats-Unis d'Amérique, le Canada et le Mexique. Une délégation a indiqué qu'il existait aussi des signes d'identification qui relevaient du droit public et avaient d'autres objectifs.

Un observateur a indiqué aux participants qu'aucune décision définitive n'avait encore été prise au sein de la Communauté européenne quant à l'identification uniforme des véhicules. Il a présenté les résultats d'une étude récemment rédigée sur ce sujet. L'identification du matériel roulant ferroviaire devait répondre à plusieurs conditions. Comme il était difficilement imaginable que l'allocation d'un seul numéro puisse répondre aux diverses conditions, il pourrait y avoir deux numéros: un numéro de série que le constructeur pourrait fixer au wagon dès le début et que l'on ne pourrait plus changer, et un autre numéro opérationnel attribué au wagon lors de son entrée en service qui pourrait, en cas de besoin, être changé, par exemple au cas où il reprendrait ses fonctions après un changement de

situation, ou en cas de rénovation. Aux fins des garanties internationales, il serait préférable d'utiliser le premier numéro permanent.

Une délégation a partagé l'opinion selon laquelle l'Autorité de surveillance devrait utiliser ce numéro permanent comme base pour l'identification du matériel roulant ferroviaire dans le Registre. Une autre délégation a proposé d'avoir une règle qui interdirait à l'Autorité de surveillance d'attribuer un nouveau critère d'identification pour le matériel roulant ferroviaire qui avait déjà un numéro permanent. Une autre délégation encore a eu des doutes quant à savoir si cela serait applicable et a estimé qu'il serait suffisant de pouvoir suivre la chronologie des numéros attribués en consultant le Registre.

A propos du paragraphe 4 de l'article V, le *Rapporteur* a clairement indiqué que le fait d'équiper un véhicule avec des composants financés de façon séparée et grevés ne devrait pas entraîner une diminution des droits du créancier. Il a toutefois soulevé la question de savoir si une disposition séparée pour couvrir cela était nécessaire dans le Protocole ferroviaire – contrairement au Protocole aéronautique – notamment parce que le paragraphe 7 de l'article 29 de la Convention prévoyait une telle protection.

Le *Coordonnateur du Groupe de travail ferroviaire* a également eu des doutes concernant cette règle séparée. Il fallait s'attendre à l'avenir que le financement séparé des composants, par exemple des moteurs, se développe pour le matériel roulant ferroviaire, comme ce fut le cas pour le secteur aéronautique pendant longtemps.

Une délégation s'est demandée si le libellé du paragraphe 4 de l'article V ne devrait pas au moins commencer par les mots "Sous réserve du paragraphe 7 de l'article 29 de la Convention".

On a en outre relevé qu'il y avait un lien avec le système d'inscription (Chapitre III) et la discussion sur cet article a été différée.

Dans le contexte de son mandat concernant le système d'inscription, le *Groupe spécial sur le Registre ferroviaire* a rédigé une nouvelle proposition de texte pour l'article V. Le *Co-Président nouvellement élu* de ce Groupe spécial a souligné les éléments les plus importants de cette proposition:

- les critères d'identification devraient servir à l'identification aux fins du Registre, ainsi qu'à l'identification physique (para. 1);
- lors de la ratification ou de l'adhésion, chaque Etat contractant peut établir par une déclaration le système de numéros d'identification nationaux ou régionaux qu'il utilisera, qui serviront également d'identification aux fins du Registre international (paras. 2 et 3);
- l'Autorité de surveillance doit assurer que les numéros d'identification nationaux et régionaux répondent aux conditions de la Convention en les examinant et en donnant aux Etats concernés des conseils sur les mesures à prendre (para. 4);

- le Conservateur doit assurer que toutes les données relatives à un bien particulier puissent être trouvées sous le même numéro d'identification et qu'un lien existe entre le numéro d'identification national/régional et le numéro attribué au Registre international (paras. 5 et 6).

Une délégation s'est réjouie de cette proposition qui représentait une solution de compromis tenant compte à la fois de l'intérêt à avoir une identification unique au Registre international et de l'approche suivie par les Etats qui avaient déjà des systèmes nationaux ou régionaux d'inscription.

Les participants ont discuté de la question de savoir s'il serait opportun de faire référence à l'identification "à un moment donné" afin de pouvoir réutiliser les numéros, par exemple après qu'un wagon ait été retiré du service ou transféré dans un autre Etat.

En réponse à une remarque d'une délégation, le *Co-Président du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire* a expliqué pourquoi, au paragraphe 6 du texte proposé, seul le débiteur était obligé de fournir au Registre international tous les numéros d'identification nationaux ou régionaux. Le créancier pouvait aussi fournir ces numéros au Registre international, mais il n'était pas obligé de le faire. Dans un but de clarté, le libellé pourrait le préciser.

Une autre délégation a estimé qu'il était particulièrement important pour le fonctionnement du système que tous les changements apportés aux numéros d'identification soient notifiés au Conservateur qui devait les reporter au Registre international. Après une discussion brève, trois délégations ont proposé d'ajouter cette précision au paragraphe 6.

La question de la conséquence du manquement à ces obligations a également fait l'objet de discussion, mais aucune décision n'a été prise sur ce point (voir l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 14, note 15 en bas de page de la version "marked up" et note 2 de la version "propre").

Une délégation a mis en garde contre l'utilisation du terme "item" dans la version anglaise de l'article V dans un autre sens ("object") que celui de la Convention (composant ou accessoire). Le Comité de rédaction a examiné cette proposition mais ne l'a pas retenue en fin de compte.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a adopté le nouveau libellé de l'article V.

Article VI – Choix de la loi applicable

En réponse à une question soulevée par un observateur concernant la relation avec l'article XVIII et la priorité de la loi choisie par les Parties contractantes sur la Convention de Rome de 1980, le *Rapporteur* a confirmé que la loi choisie par les parties devait l'emporter sur la Convention de 1980, à condition que l'Etat concerné ou une organisation de la communauté économique régionale ait fait une déclaration "opt-in" conformément au paragraphe 1 de l'article VI.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a adopté cet article sans modification.

CHAPITRE II – MESURES EN CAS D'INEXECUTION DES OBLIGATIONS, PRIORITES ET CESSIONS

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

Paragraphe 1

Le paragraphe 1, qui était entre crochets, a fait l'objet d'une discussion de principe entre sept délégations, deux observateurs, le *Rapporteur* et deux représentants du Secrétariat conjoint. En réponse à la question de savoir quel était l'objectif, et la nécessité, de cette disposition qui n'avait pas son équivalent dans le Protocole aéronautique, on a expliqué que le transfert/retour des biens grevés de garanties ne posait pas les mêmes difficultés dans le secteur aéronautique que dans le secteur ferroviaire: le matériel roulant ferroviaire pourrait également voyager sur l'infrastructure d'un autre réseau ferroviaire et cela pourrait porter atteinte aux droits des tiers. Pour cette raison, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux s'était prononcé en faveur du transfert de matériel roulant ferroviaire sur la seule base de la décision d'un tribunal.

Lors de la discussion sur ce point, les mots "le créancier peut le déplacer sans qu'il ait besoin d'avoir recours à un moyen de traction [ou autres services] fourni[s] par le débiteur ..." ont été mis en question. Le Comité a en outre examiné s'il fallait introduire des restrictions lorsque par exemple le transfert n'aurait lieu qu'entre régions voisines. Un observateur a indiqué que la règle relative à la compétence qui figurait au paragraphe 1 serait contraire au droit de la Communauté européenne.

Le Comité a conclu que le paragraphe 1, s'il était estimé nécessaire, devrait être rédigé de façon plus générale et que la règle relative à la compétence devrait disparaître. Un groupe de travail informel a été constitué sous la présidence de la Suède pour examiner le besoin de cette disposition à la lumière des dispositions existantes dans la Convention à propos des mesures en cas d'inexécution des obligations et pour rédiger une nouvelle version en cas de besoin.

Après la réunion de ce groupe de travail, son Président a exposé les principaux éléments de la nouvelle rédaction:

- la décision d'un tribunal conformément au Chapitre III de la Convention est le fondement des mesures à prendre, qu'un Etat ait ou non choisi l'option conformément au paragraphe 1 de l'article VIII;
- le créancier est autorisé à prendre possession ou contrôle du bien, ou à en obtenir la garde.

La discussion a porté à plusieurs reprises sur la question de savoir si le nouveau libellé devait se référer à l'ensemble du Chapitre III, à l'article 8 seulement ou à d'autres dispositions de la Convention en cas de besoin. En particulier, la référence à l'article 13 qui couvre les mesures provisoires, a été mise en doute. On a également mentionner la possibilité de

déplacer cette disposition à l'article VIII mais la discussion a montré qu'il ne s'agissait pas seulement d'une question de séquence systématique.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a ainsi préféré laisser la nouvelle disposition rédigée par le groupe de travail, y compris la référence contestée à l'article VII (cf. l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 14, note 17 en bas de page de la version "marked up" et note 3 de la version "propre").

Paragraphe 2

Le *Rapporteur* a soulevé la question de savoir si la nouvelle rédaction du paragraphe 1 aurait un impact sur le paragraphe 2.

Deux délégations ont indiqué que le paragraphe 1 ne régissait pas une mesure particulière en cas d'inexécution des obligations, il permettait simplement de prendre des mesures existantes de façon plus efficace. Une délégation a ainsi estimé qu'il fallait adapter le paragraphe 1. L'autre a indiqué que le paragraphe 2 lui semblait dorénavant redondant. Dans sa décision, le tribunal devrait de toute façon tenir compte de tout droit prioritaire des tiers.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de supprimer le paragraphe 2.

Paragraphe 4

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé d'aligner le libellé du paragraphe 4 sur celui du Protocole aéronautique, c'est-à-dire de garder les mots "ou un garant" sans les crochets. Cette décision a entraîné l'introduction des définitions de "contrat conférant une garantie" et de "garant" comme nouvel article I (2)(a) et (b) (cf. p. 5).

Article VIII – Modification des dispositions relatives aux mesures provisoires

Paragraphe 1 (nouveau paragraphe 2)

Le *Rapporteur* et le *Président du Comité de rédaction* ont indiqué les questions restant à résoudre, notamment celle de savoir s'il fallait ou non permettre une déclaration excluant l'application ("opt-out") et, le cas échéant, pour quel paragraphe de cet article.

Lors d'une discussion entre quatre délégations, le *Rapporteur* et un observateur, il a été dit clairement que cette disposition, qui dérogeait au Protocole aéronautique, visait à renforcer la position du créancier, contrairement à de nombreuses législations nationales qui tendaient à protéger le débiteur. Malgré les hésitations d'une délégation, aucun amendement n'a été proposé et le paragraphe est resté inchangé.

Paragraphe 2

Deux délégations ont indiqué que "l'entretien ordinaire" expressément indiqué au paragraphe 2 provenait de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention ("la conservation du bien et de sa valeur") et était donc inutile.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de supprimer ce paragraphe.

Paragraphe 3

Une délégation a indiqué que le fait de fixer un délai de 60 jours pour permettre au tribunal de prendre une décision créerait des difficultés constitutionnelles. La délégation a proposé de s'inspirer du paragraphe 2 de l'article X du Protocole aéronautique, ce qui signifiait que le délai serait fixé dans une déclaration de chaque Etat contractant. Une autre délégation a soutenu cette proposition.

En réponse à une remarque faite par un observateur qui avait mis l'accent sur la nécessité pour le créancier d'obtenir une mesure judiciaire rapidement, une délégation a répondu que l'on irait à l'encontre du but recherché en fixant un délai standard dans le Protocole ferroviaire alors que le paragraphe 7 permettait une déclaration qui en écartait l'application ("opt-out").

Deux délégations ont souligné qu'il était correct d'établir le délai en jours de calendrier et non pas en jours ouvrables, contrairement au Protocole aéronautique. Elles ont également proposé une solution de compromis selon laquelle le délai devrait être de 60 jours, ou un délai à déterminer dans la déclaration de l'Etat en question.

Après que le Comité conjoint d'experts gouvernementaux ait suivi le Protocole aéronautique pour les paragraphes suivants ("opt-in" au lieu de "opt-out"), il a également suivi le Protocole aéronautique pour le paragraphe 3 en ce sens que le délai devrait être précisé dans la déclaration de l'Etat en question. Contrairement au Protocole aéronautique, ce délai doit être précisé en jours (de calendrier).

Paragraphes 4 et 5

Deux délégations ont rappelé la discussion difficile lors des réunions sur le Protocole aéronautique sur la question de savoir si la vente devait être considérée comme une mesure provisoire. En raison de la forte opposition de quelques délégations, une possibilité de "opt-in" s'était avérée nécessaire. Les deux délégations ont proposé de prendre cette solution comme base.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a suivi cette proposition et décidé de prévoir une déclaration "opt-in" pour l'ensemble de l'article VIII dans un nouveau paragraphe 1 qui serait fondé sur le modèle du Protocole aéronautique.

Paragraphe 6

En réponse à une question posée par un observateur, le *Rapporteur* a clairement indiqué que ce paragraphe, qui faisait aussi l'objet d'une éventuelle déclaration "opt-in", ne remettait absolument pas en question l'application des instruments de la Communauté européenne concernant les procédures d'insolvabilité.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a retenu le paragraphe sans modification.

Paragraphe 7

Le paragraphe 7, qui prévoit la possibilité d'écarter l'application de certains paragraphes de cet article, devait être supprimé conformément à la décision déjà prise concernant une déclaration "opt-out" (nouveau paragraphe 1).

Article IX – Mesures en cas d'insolvabilité

Le *Rapporteur* a présenté les trois Variantes A, B et C, et a résumé les motifs qui avaient conduit le Comité conjoint d'experts gouvernementaux, lors de sa deuxième session, à inclure une nouvelle Variante C à mi-chemin entre la Variante A "douce" et la Variante B "dure", contrairement au Protocole aéronautique. Le Coordonnateur du Groupe de travail ferroviaire a ajouté que l'objectif de cette dernière variante était d'équilibrer les intérêts du créancier et du débiteur.

Une délégation a souligné qu'il s'agissait aussi de tenir compte de l'intérêt public en faisant en sorte que l'Etat obtienne les informations pertinentes avant que le matériel roulant ferroviaire ne soit vendu. Seule la Variante C garantissait cela.

Un observateur a également considéré que la Variante C était la seule solution acceptable et deux autres délégations ont apporté leur soutien.

La *Présidente* a par conséquent demandé si l'on pouvait se passer de la Variante A.

Trois délégations ont mis en garde contre le fait de limiter la souplesse offerte. La Variante A devait continuer à figurer dans le texte dans l'intérêt de l'industrie.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a suivi cet avertissement et a maintenu le concept des trois variantes avec la possibilité de "opt-in". Le *Rapporteur* a souligné que, dans chaque cas, seule une variante dans son ensemble pouvait être choisie.

Une délégation a soulevé la question de l'application de cet article au cas où l'Etat qui était le ressort principal de l'insolvabilité choisissait une variante différente de celle de l'Etat où était situé le matériel roulant ferroviaire. Le *Rapporteur* a expliqué que dans un tel cas seule la variante choisie par l'Etat qui était le ressort principal de l'insolvabilité devait être appliquée. Toute mesure sur le territoire d'un autre Etat dépendait de la coopération des tribunaux conformément à l'article X. Il a ensuite également fait référence au paragraphe 3 du nouvel article XXIIIbis en vertu duquel l'Etat doit indiquer les types de procédures d'insolvabilité auxquelles s'appliquera chaque variante. Il est ressorti d'une brève discussion que même en tenant compte de ce nouvel article, les effets d'une telle combinaison ne pourraient entièrement éclaircir la situation juridique du matériel roulant ferroviaire (cf. l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 14, note 22 en bas de page de la version "marked up" ou 4 de la version "propre").

Variante A

En réponse à une question posée par une délégation, le *Rapporteur* a confirmé que le délai visé au paragraphe 2 pouvait être précisé soit dans un accord entre les Parties contractantes soit en vertu du droit général, selon les circonstances de l'espèce.

Trois délégations ont apporté leur soutien à la proposition du Comité de rédaction visant à supprimer le paragraphe 4 (cf. l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 8, note 22 en bas de page). Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a adopté cette proposition et a maintenu le libellé de cette Variante.

Variante B

Le libellé de cette Variante a été maintenu sans modification.

Variante C

Hormis une amélioration de rédaction (alignement du libellé des Variantes A et B), les paragraphes 2 et 3 ont été maintenus.

Un nouveau libellé, basé sur le paragraphe 3 de l'article VIII, a été adopté pour le paragraphe 4.

Les autres paragraphes jusqu'au paragraphe 12 ont été maintenus, bien que la rédaction du paragraphe 7 ait été alignée sur celle du paragraphe 2 en faisant aussi référence aux documents relatifs au contrat.

Quatre délégations ont pris part à la discussion sur le paragraphe 13 qui couvrait en premier lieu la règle subsidiaire concernant la durée de la période de remède et, en second lieu, la catégorisation systématique de cette disposition en tant que définition. Le Comité de rédaction a réexaminé les suggestions faites lors de cette discussion. Suite à l'adoption du nouvel article XXIII*bis*, la deuxième phrase du paragraphe 13 a été supprimée, car l'Etat qui avait choisi la Variante C devait préciser la durée de la période de remède dans sa déclaration; une règle subsidiaire devenait alors superflue. Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a entériné la décision du Comité de rédaction de garder la définition de la période de remède ici, car le terme n'était utilisé qu'une seule fois et dans cet article (cf. l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 14, note 30 en bas de page de la version "marked up" ou 5 de la version "propre").

Article X – Assistance en cas d'insolvabilité

A l'issue d'une discussion entre cinq délégations et un observateur, la décision sur cet article qui avait été prise lors de la deuxième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux visant à déclarer une volonté de coopérer sans prévoir une possibilité de "opt-in" a été mise en question. Une telle dérogation au Protocole aéronautique n'a pas été estimée opportune.

Une délégation a indiqué que l'article X ne s'appliquait que si l'Etat concerné avait choisi l'une des options conformément à l'article IX, mais ne s'appliquait pas si l'Etat concerné n'avait pas fait de déclaration conformément au paragraphe 1 de l'article IX, c'est-à-dire si l'Etat n'avait choisi aucune des Variantes A, B ou C. Cela devait ressortir clairement de la rédaction.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a adopté la nouvelle rédaction.

Article Xbis – Modification de dispositions relatives aux cessions

Suite aux explications du *Rapporteur*, cet article a été maintenu sans modification.

Article Xter – Dispositions relatives au débiteur

La rédaction des paragraphes 1 et 4 qui était celle du Protocole aéronautique n'a pas posé de problème, mais la discussion s'est concentrée sur les paragraphes 2 et 3 entre crochets. Le *Coordonnateur du Groupe de travail ferroviaire* a indiqué que ces paragraphes étaient nécessaires parce que le matériel roulant ferroviaire se déplaçait continuellement à travers les frontières et que les contrats de leasing à court terme faisaient partie de la pratique courante. Cela voulait dire qu'il fallait protéger le preneur à court terme qui n'était pas en inexécution de ses obligations. Dans le sous-crédit-bail par exemple, la situation pouvait se présenter dans laquelle le contrat de crédit-bail principal venait à échéance avant le contrat de leasing à court terme en vertu duquel le preneur avait transféré le véhicule au sous-preneur. Dans un tel cas, la revendication du sous-preneur à la jouissance paisible et à l'utilisation du matériel roulant ferroviaire – à l'égard du créancier conformément au contrat principal – devrait être garantie pendant une certaine période. Le Groupe de travail ferroviaire était d'avis qu'un délai de 60 jours était adéquat. Selon le *Coordonnateur du Groupe de travail ferroviaire*, les paragraphes 2 et 3 avaient pour objectif de protéger une personne qui, en vertu de la Convention, n'aurait aucune protection.

Quelques délégations ont indiqué que le libellé des paragraphes 2 et 3 n'exprimait pas cet objectif suffisamment clairement. Il n'était pas non plus clair si seuls des accords bilatéraux ou des chaînes de contrats multilatéraux devaient être couverts. Une délégation a même été d'avis qu'une telle règle donnait une fausse priorité et a proposé de supprimer les deux paragraphes.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de supprimer les paragraphes 2 et 3.

CHAPITRE III – DISPOSITIONS RELATIVES AU SYSTEME D’INSCRIPTION DES GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR LE MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE

Le *Co-Président du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire* a présenté son rapport sur la réunion de Washington (cf. Doc. 10) et a examiné chaque point du mandat du Groupe spécial qui lui avait été confié lors de la deuxième session du Comité conjoint d’experts gouvernementaux. L’attention s’était particulièrement portée sur les critères d’identification et sur la question de la relation entre un registre régional et l’Autorité (internationale) de surveillance. Des textes avaient été proposés pour différentes options: un registre régional indépendant de l’Autorité de surveillance d’une part, et un registre régional dépendant de l’Autorité de surveillance de l’autre (cf. Doc. 10, Annexes c et D). La majorité des membres du Groupe spécial présents à Washington avait appuyé la première option.

Avant que le Comité conjoint d’experts gouvernementaux ne discute chaque disposition du Chapitre III individuellement, le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire s’est réuni. Le Comité conjoint d’experts gouvernementaux a relevé avec satisfaction que, contrairement à la réunion de Washington, d’autres Etats de divers continents avaient assisté à la réunion du Groupe spécial. Le Co-Président du Groupe spécial nouvellement élu a annoncé que les participants avaient retenu deux principes à propos du Registre: il devait être universel et se fonder sur le bien.

Article XI – L’Autorité de surveillance et le Conservateur

Paragraphe 1 et 3

On a rappelé que les problèmes les plus importants relatifs à cet article n’avaient pas été réglés de façon satisfaisante lors de la deuxième session du Comité conjoint d’experts gouvernementaux. Deux délégations ont demandé comment une organisation qui n’avait qu’une importance régionale comme l’OTIF pourrait exercer les fonctions d’Autorité de surveillance.

Un représentant du Secrétariat conjoint a expliqué que l’organisation prédécesseur de l’OTIF au 19^{ème} siècle avait initialement été prévue comme universelle, tout comme l’Union postale universelle et l’Union des Télécommunications créées en même temps, mais qu’elle s’était par la suite développée en organisation régionale, principalement en Europe, avec quelques autres Etats membres en Afrique du nord et au Proche-Orient. Avec l’adoption du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 ainsi que de la nouvelle version de la COTIF (COTIF 1999), le champ des activités de l’OTIF s’est élargi et l’OTIF pouvait maintenant traiter des questions d’intérêt universel liées aux transports ferroviaires, sur le modèle de l’OMI et de l’OACI.

En réponse à une question posée par une délégation, un représentant du Secrétariat conjoint a expliqué que le Comité administratif de l’OTIF était informé de façon continue sur les travaux portant sur l’avant-projet de Protocole ferroviaire. Toutefois, l’acceptation d’une

nouvelle tâche comme celle d'Autorité de surveillance exigerait de toute façon l'approbation de l'Assemblée Générale.

Il ne faisait aucun doute qu'à l'heure actuelle l'OTIF était la seule organisation gouvernementale compétente dans le secteur ferroviaire. Le représentant du Secrétariat conjoint a expliqué qu'en tant qu'organisation internationale gouvernementale, l'OTIF bénéficiait des privilèges et immunités habituels. Ces derniers étaient régis par la Convention COTIF et par l'accord de siège avec le Gouvernement suisse. Il a estimé que le fait d'assumer de nouvelles fonctions ne devrait pas poser de problème au regard de l'immunité nécessaire.

Trois délégations ont exprimé des doutes quant à la façon dont les intérêts des Etats contractants non membres de l'OTIF pourraient être protégés si les décisions de l'Autorité de surveillance étaient prises à travers les organes de l'OTIF selon ses règles internes. Elles ont estimé qu'il faudrait trouver un autre mécanisme de prise de décision. Une autre délégation souligné qu'il était hors de question que l'OTIF se charge de fonctions de surveillance vis-à-vis d'Etats qui n'en étaient pas membres. Plusieurs délégations d'Etats membres de l'OTIF ont compris une telle position.

Un représentant du Secrétariat conjoint a accepté ces arguments dans la mesure où le fait que l'OTIF se charge d'une telle tâche signifiait qu'il fallait garantir à tous les Etats contractants l'exercice de leur influence. Un autre représentant du Secrétariat conjoint a expliqué que la COTIF 1999 prévoyait des membres associés. Il a toutefois conçu que cela n'était pas une solution juridique satisfaisante pour les Etats contractants qui n'étaient pas membres de l'OTIF, puisque les Etats associés ne pourraient participer dans les organes de l'OTIF qu'à titre de conseiller.

Une délégation a indiqué qu'il fallait faire une distinction entre les pouvoirs décisionnels d'une part et l'aide apportée aux Gouvernements pour mettre en œuvre les décisions de l'Autorité de surveillance de l'autre. Pour ce dernier cas, seule l'OTIF était adéquate. Le *Rapporteur* a ajouté que pour la première tâche, il faudrait constituer, en parallèle avec les organes existants de l'OTIF, un nouvel organe de prise de décision avec des membres additionnels.

Par opposition à la proposition du Groupe de travail ferroviaire de former un conseil et une commission d'experts pour aider l'Autorité de surveillance (cf. l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 8, note 29 en bas de page), une délégation a estimé que l'OTIF pourrait agir non pas en tant qu'Autorité de surveillance, mais en tant que Secrétariat de l'Autorité de surveillance qui serait elle-même formée d'un groupe d'Etats contractants.

Quelques délégations ont indiqué que la décision relative à l'Autorité de surveillance devrait être prise par la Conférence diplomatique.

La discussion a clairement montré qu'il ne serait pas suffisant de prévoir un soutien à l'Autorité de surveillance à travers une commission d'experts, qui pourrait être constituée conformément au paragraphe 3, composée de représentants choisis parmi les propositions faites par les Etats signataires et contractants. Pour le moment, il avait été décidé de supprimer le paragraphe 3 et de le remplacer par un nouveau libellé au paragraphe 1. Le

Groupe spécial sur le Registre ferroviaire s'est chargé de rédiger une nouvelle rédaction pour cette disposition et pour d'autres liées à cet article, notamment l'article V.

Après deux réunions du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire, son Co-Président a présenté les résultats. Une proposition du Groupe spécial visant à modifier la rédaction des paragraphes 1 à 3 de l'article XI a été distribuée. Elle était fondée sur la proposition examinée au cours de la discussion générale: la fonction d'Autorité de surveillance devrait être exercée par un conseil composé de représentants des Etats contractants, et l'OTIF devrait agir en tant que Secrétariat de cette Autorité de surveillance. La solution était différente de celle retenue pour le Protocole aéronautique mais, de l'avis du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire, il était impossible que tous les Etats contractants aient confiance en l'Autorité de surveillance. Les questions restant à résoudre comme celles relatives à l'immunité, au siège et aux règles de procédure du conseil et au financement des activités de l'OTIF liées au Protocole ferroviaire, sont visées dans des notes de bas de page (cf. l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 14, notes 33-35 en bas de page de la version "marked up" ou notes 7-9 de la version "propre").

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a accueilli cette proposition et l'a adoptée, sans toutefois abandonner la possibilité d'améliorer la rédaction.

Paragraphe 4

Le *Rapporteur* a souligné que la différence qui existait entre les Variantes A et B ne concernait pas seulement la durée du mandat du Conservateur (5 ou 10 ans). Les Variantes étaient également différentes dans leur formulation. La Variante A visait le fonctionnement du Registre qui commençait avec l'entrée en vigueur du Protocole ferroviaire. Par opposition, la Variante B ne faisait que mentionner la période pendant laquelle le Conservateur serait nommé. La nomination pourrait se faire lors de la Conférence diplomatique, c'est-à-dire avant que le Protocole n'entre en vigueur. Il convenait de remarquer que le Conservateur devrait commencer son travail même avant que le Registre ne commence à fonctionner.

Après ces explications, quatre délégations se sont exprimées en faveur de la Variante B.

Contrairement au Protocole aéronautique, sur lequel se fondait la Variante A, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux s'est prononcé en faveur de la Variante B.

Article XII – Premier règlement

Après quelques explications du *Rapporteur*, cette disposition a été adoptée sans modification.

Article XIII – Accès au Registre

Paragraphe 1

Le paragraphe 1, nécessaire en raison de la différence horaire entre les continents, n'a pas fait l'objet de contentieux et la discussion a porté davantage sur les paragraphes 2 à 5.

Paragraphes 2 à 5

Une délégation a rappelé la proposition faite par le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire visant à supprimer ces paragraphes (cf. Doc. 10, Annexe C). Le *Président du Comité de rédaction* a attiré l'attention sur le fait que cette proposition faisait partie des propositions de modification rédigées par le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire lors de sa réunion à Washington, qui devaient être toutes examinées.

Lors d'une discussion sur le paragraphe 2, il a été expliqué que le problème des points d'entrée nationaux ou régionaux et le problème des systèmes régionaux d'inscription devaient rester séparés. Le *Président du Comité de rédaction* a en outre proposé qu'en régissant les points d'entrée nationaux ou régionaux, qui pourraient exister indépendamment d'un système national ou régional d'inscription, l'article XIX du Protocole aéronautique pourrait servir de guide.

Etant donné la tâche assignée au Groupe spécial sur le Registre ferroviaire en liaison avec l'article XI, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé que l'article XIII devrait être revu lors d'une réunion du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire qui se tiendrait en dehors de la plénière, comme cela avait été le cas pour les articles V et XI.

A l'issue de cette réunion, le *Co-Président du Groupe spécial* a présenté les résultats. La nouvelle proposition était fondée sur l'hypothèse selon laquelle seul le paragraphe 1 devait être maintenu et les paragraphes 2 à 5 devaient être supprimés.

Un observateur a appuyé cette proposition, notamment parce que les paragraphes 2 à 5 touchaient d'autres points que le paragraphe 1 qui, s'il fallait les couvrir, devraient être couverts par une autre disposition.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de ne couvrir que l'aspect temporel de l'accès au Registre (24 heures sur 24) à l'article XIII. Les points d'entrée désignés par les Etats contractants devaient être couverts dans un nouvel article *XIIIbis*.

Article XIIIbis – Désignation des points d'entrée

Le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire a d'abord présenté une proposition de texte intitulée "Accès local au Registre" qui retenait quelques éléments de l'ancien article XIII (alinéa b) du paragraphe 3). Toutefois, après une brève discussion, le Groupe spécial a transmis une version simplifiée largement basée sur l'article XIX du Protocole aéronautique.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a adopté cette seconde proposition.

~~Article XIV – Registres transnationaux indépendants~~

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de supprimer cette disposition conformément à la nouvelle proposition de compromis du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire concernant les articles V et XI.

Article XV – Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre

Paragraphe 1

Le *Co-Président du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire* a expliqué que le paragraphe 1 était superflu étant donné la nouvelle rédaction de l'article V. Une délégation a mis en doute le fait que l'on puisse se passer du lexique montrant les différentes descriptions visé au paragraphe 1, et a demandé s'il existait d'autres sources où trouver les descriptions équivalentes. Au cours de la discussion, il a été dit clairement qu'il ne s'agissait pas d'une question concernant le créancier, mais plutôt un tiers intéressé à une telle information. On pourrait éliminer les doutes concernant la suppression du paragraphe 1 en faisant référence au paragraphe 6 de l'article V: cette disposition garantissait que tous les numéros d'identification nationaux ou régionaux étaient précisés au moment de l'introduction d'une donnée lorsqu'un Etat contractant utilise un système de numéros d'identification national ou régional aux fins du Registre international conformément à une déclaration.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de supprimer le paragraphe 1.

Paragraphes 2 à 4

Une délégation a suggéré une explication concernant les critères de consultation au paragraphe 2. Il devrait être dit clairement que l'Autorité de surveillance doit établir les critères de consultation par un règlement. En outre, les paragraphes 2 à 4 ont été maintenus sans amendement.

Paragraphe 5

Le *Rapporteur* et deux délégations ont mis en doute le paragraphe 5 concernant la responsabilité du Conservateur et ont estimé que la règle du paragraphe 1 de l'article 28 de la Convention était suffisante. Ils ont indiqué que les termes "dommages-intérêts indirects" étaient interprétés de façon différente selon les systèmes juridiques et pouvaient entraîner des litiges.

Une autre délégation a indiqué que la Convention ne prévoyait pas de responsabilité en cas d'erreur faite par un point d'entrée désigné. Le *Rapporteur* l'a confirmé et ajouté que la loi nationale s'appliquerait dans chaque cas. Comme les points d'entrée nationaux ne formaient pas les éléments du système international d'inscription, il n'était pas nécessaire de les réglementer dans la Convention ou dans le Protocole.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de supprimer le paragraphe 5.

Paragraphe 6 et 7

Une discussion a eu lieu sur la question de savoir s'il était correct de suivre le Protocole aéronautique (paragraphe 5 de l'article XX) pour la rédaction du paragraphe 6, et de limiter le montant de l'assurance à la valeur maximum d'un élément de matériel roulant ferroviaire seulement. S'il était plutôt peu probable dans le secteur aéronautique que plus d'un bien aéronautique puisse être affecté par un incident, on pouvait concevoir dans le secteur ferroviaire que, par exemple, la composition d'un train entier puisse être affectée en cas d'introduction incorrecte de données.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a estimé qu'il fallait examiner ce point de façon plus approfondie. Les mots "d'un élément de" ont donc été mis entre crochets et les paragraphes 6 et 7 ont été adoptés sans autre modification.

Article XVI – Droits d'inscription au Registre international

La discussion commencée par le *Rapporteur* a montré qu'à certains égards, la rédaction actuelle était peu claire et – outre les conséquences de la suppression de l'article XIV – devait être quelque peu modifiée.

Paragraphe 1

Deux délégations ont proposé d'unir les alinéas a) et b) du paragraphe 1 et de supprimer l'alinéa c). Elles ont partagé l'avis du Rapporteur selon lequel les droits annuels pour le fonctionnement et l'administration du Registre international n'étaient pas nécessaires puisque les droits demandés aux utilisateurs avaient le même objectif.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a suivi ces propositions et adopté le libellé amendé du paragraphe 1.

Paragraphe 2

La *Présidente* a résumé les modifications non contestées nécessaires au paragraphe 2 suite aux décisions prises au paragraphe 1 et à la suppression de l'article XIV. Quant aux effets de la nouvelle rédaction de l'article XI, il était clair que le Secrétariat de l'Autorité de surveillance devrait être mentionné à propos des droits.

Paragraphe 3

Au paragraphe 3, les deuxième et troisième phrases ont été supprimées suite à la suggestion du *Rapporteur* qui avait été approuvée par une délégation.

CHAPITRE IV – COMPETENCE

Article XVII – Renonciation à l’immunité de juridiction

Cet article n’a pas fait l’objet de discussion qui a été adopté sans amendement.

CHAPITRE V – RELATIONS AVEC D’AUTRES CONVENTIONS

Article XVIII – Relations avec d’autres Conventions

Un représentant du Secrétariat conjoint a indiqué que cette disposition devrait déjà être mise à jour et que cela serait probablement nécessaire jusqu’à la Conférence diplomatique. Un observateur a ajouté que des développements étaient en cours en ce qui concerne les instruments de l’Union européenne mentionnés dans cette disposition concernant les procédures d’insolvabilité, la juridiction des tribunaux et la reconnaissance et l’exécution des décisions en matière civile et commerciale.

Un autre représentant du Secrétariat conjoint a expliqué pourquoi il fallait indiquer que la Convention du Cap et le Protocole ferroviaire l’emportaient sur la COTIF: la COTIF contenait encore une disposition (article 12 § 5 de la COTIF 1999) qui prévoyait que les véhicules ferroviaires ne pouvaient être saisis sur un territoire autre que celui de l’Etat dans lequel le détenteur avait son siège social.

Le Comité conjoint d’experts gouvernementaux a adopté la version mise à jour de cette disposition (suppression de la Convention de la CNUDCI de 2001 sur la cession de créances dans le commerce international) et a apporté quelques modifications de rédaction. Les Conventions pour lesquelles on savait qu’il faudrait tôt ou tard apporter des modifications ont été mises entre crochets.

CHAPITRE VI – ~~AUTRES~~ DISPOSITIONS FINALES

Suite à une suggestion du *Rapporteur*, le titre du Chapitre a été modifié en supprimant le mot “autres”.

Article XIX – Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion

Cette disposition n’a pas fait l’objet de discussion et elle a été maintenue sans amendement.

Article XX – Organisations régionales d'intégration économique

Le *Rapporteur* a souligné que cet article correspondait mot pour mot à l'article 28 de la Convention, mais que le fait de la maintenir dans le Protocole était une bonne idée. Plusieurs délégations, dont celles d'Etats non membres de la Communauté européenne, ont été d'accord.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de garder cette disposition.

Article XXI – Entrée en vigueur

Une discussion a eu lieu sur la question de savoir combien de ratifications étaient nécessaires pour l'entrée en vigueur. Le chiffre de trois ratifications qui figurait actuellement dans l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 8, a été mis en question dans une certaine mesure. Les opinions suivantes ont été exprimées lors de la discussion:

- le Protocole aéronautique exigeait huit ratifications pour entrer en vigueur. Il n'était toutefois pas nécessaire de suivre cet exemple car, contrairement aux biens aéronautiques, le matériel roulant ferroviaire tendait à se déplacer seulement dans un espace géographiquement limité;

- en fixant le nombre de ratifications nécessaires, il faudrait également examiner l'utilité de l'idée de répartir le fardeau du registre entre plusieurs Etats;

- fixer le nombre n'était pas obligatoire maintenant; la décision finale devrait appartenir à la Conférence diplomatique;

- ce serait toutefois une bonne idée de fixer un nombre à titre d'indication même si la décision finale ne serait prise que lors de la Conférence diplomatique.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de maintenir le texte existant avec le chiffre "trois" entre crochets.

Article XXII – Unités territoriales

Suite à des décisions précédentes, le fait de supprimer toute référence au registre local de biens meubles ou à l'autorité de registre transnationale indépendante n'a pas posé de problème. Ces éléments ont donc été supprimés du texte de l'alinéa c) du paragraphe 5. Le reste du texte a été maintenu sans modification après les explications du *Rapporteur* concernant les conséquences et le lien avec l'article 3 de la Convention.

Article XXIIbis – Matériel roulant affecté au service public

La discussion sur cet article a porté principalement sur l'examen de la protection à apporter au créancier d'une part, et sur la capacité du transport de service public à fonctionner de l'autre.

Une délégation a indiqué que le fait d'exclure le matériel roulant ferroviaire du champ d'application de certains droits du créancier devait rester une exception. Si le débiteur ne remplissait pas ses obligations, le créancier devait pouvoir exercer ses droits.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a été d'accord pour dire que les Etats contractants devraient pouvoir accorder une protection spéciale au matériel roulant ferroviaire affecté au service public. La définition de "matériel roulant ferroviaire affecté au service public" ne devrait cependant pas aller trop loin (cf. article I(2)(g)). Si on accordait une protection particulière à un grand nombre de matériel roulant ferroviaire, le Protocole ferroviaire perdrait de sa valeur.

Un observateur a exprimé une certaine préoccupation parce qu'une déclaration faite conformément à l'article XXIIbis pourrait porter atteinte à des droits existants (par exemple l'annulation automatique d'un contrat de crédit-bail en cas d'inexécution des obligations). Le *Rapporteur* a convenu qu'on ne pouvait pas l'exclure en cas de matériel roulant ferroviaire affecté au service public, car le droit public l'emportait sur le droit privé. Deux représentants du Secrétariat conjoint ont ajouté que, dans certains cas, par exemple en cas de confiscation suite à une décision de justice, il était difficile de distinguer clairement entre droit privé et droit public.

Une délégation a estimé que cette disposition était superflue car l'Etat pouvait de toute façon intervenir dans les questions de droit privé. Trois délégations ont indiqué leur opposition à cette affirmation et un observateur a ajouté que, dans certains Etats, la confiscation était inconstitutionnelle.

Une délégation a souligné que cette disposition concernait le matériel roulant ferroviaire utilisé à deux titres différents, le premier était le service régulier de passagers et le second, les autres opérations de transport d'importance publique (militaire, déchets atomiques, etc.). Cela devrait apparaître plus clairement.

Une discussion a eu lieu sur la question de savoir sur quel droit du créancier devrait porter la déclaration visée dans cet article. Un observateur a estimé qu'il suffisait d'empêcher la prise de possession du bien par le créancier à travers une telle déclaration; la fin du contrat de bail ne devrait pas être couverte. Quelques délégations ont estimé qu'il était opportun de faire référence à l'ensemble du Chapitre III de la Convention. Une délégation a expliqué que non seulement il fallait mentionner les droits en vertu de l'article IX, mais aussi tous les droits visés aux articles VII à X du Protocole.

A ce propos, le Comité a examiné s'il serait approprié d'inclure une clause générale de protection pour le créancier. La question s'est aussi posée de savoir dans quelle mesure il fallait envisager la possibilité de "opt-in".

Suite à une discussion au sein d'un groupe de travail restreint informel, une délégation a soumis une nouvelle proposition de texte et en a souligné les nouveaux éléments:

- la possibilité d'une application seulement partielle de cette disposition spéciale a été expressément prévue pour donner suffisamment de marge de manœuvre aux Etats;
- une distinction nette a été faite entre le service public régulier d'une part et les autres services publics de l'autre (a) et b));
- une disposition générale de protection pour le créancier a été incluse ((c)).

Quatre délégations, un observateur et le *Rapporteur* ont accueilli favorablement la proposition qui tenait compte des observations faites lors de la discussion.

En réponse à une question d'un observateur, la délégation qui avait fait la proposition a expliqué que, contrairement au texte original, la disposition telle que rédigée n'affaiblissait en aucun cas la position du créancier. Au contraire, elle permettait d'atténuer la prohibition de confiscation du matériel roulant ferroviaire qui existait dans certaines lois nationales par exemple.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a adopté cette proposition avec une modification de rédaction mineure.

Article XXIII – Dispositions transitoires

Le *Rapporteur* a expliqué que l'article 60 de la Convention posait le principe selon lequel les droits préexistants n'étaient pas affectés. Le paragraphe 3 de l'article 60 permettait néanmoins aux Etats contractants de déclarer que la Convention et le Protocole deviendrait applicables aux droits préexistants à compter d'une certaine date (au plus tôt trois ans à compter de la date de prise d'effet de la déclaration). Au contraire, l'article XXIII de l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 8, prévoyait que le Protocole deviendrait automatiquement applicable aux droits préexistants après l'expiration d'un certain délai après son entrée en vigueur. Il restait à traiter le problème du maintien de la priorité.

Trois délégations ont indiqué leur opposition à l'application automatique du Protocole aux droits préexistants après un certain délai car il s'agirait d'une dérogation à la règle habituelle en droit privé. La question s'est posée de savoir si l'on pouvait se passer de cette disposition. Un observateur a indiqué la durée habituellement longue de fonctionnement du matériel roulant ferroviaire; au cours de la longue période de validité de l'accord entre le débiteur et le créancier, il serait souhaitable d'inscrire toutes les garanties internationales au Registre à une date fixe, mettant ainsi fin à l'incertitude actuelle pendant la période de transition.

Deux délégations ont estimé qu'on ne pouvait pas se passer d'une règle spéciale dans le Protocole ferroviaire, particulièrement parce que l'article 60 de la Convention n'était pas rédigé de façon très claire et pouvait conduire à des problèmes d'interprétation. Une de ces délégations a proposé de remplacer le libellé actuel de l'article XXIII par un nouveau texte

précisant et modifiant l'article 60 de la Convention (alinéa a) du paragraphe 2 et paragraphe 3) de façon à tenir compte du problème de l'ordre de priorité des divers droits, cessions et cessionnaires.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a adopté cette proposition.

Article XXIIIbis – Déclarations portant sur certaines dispositions

Au cours de la discussion sur les articles VI, VIII, IX et X, on a établi que ces dispositions devraient faire l'objet d'une déclaration "opt-in". Aucun article adéquat n'avait été rédigé jusqu'à présent (cf. l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 8, note 15 en bas de page). On a également estimé que l'article XXX du Protocole aéronautique pouvait servir de base pour un tel article. Après que l'ensemble du texte du Protocole ferroviaire ait été discuté, le *Président du Comité de rédaction* a soumis une proposition de texte. Le *Rapporteur* en a expliqué chaque paragraphe en soulignant la différence entre les paragraphes 1 et 2: contrairement aux articles VI et X (paragraphe 1), un Etat contractant pouvait déclarer, à propos de l'article VIII, qu'il appliquerait cet article en tout ou en partie; en outre, l'Etat devait indiquer le délai prescrit par cet article

Un observateur a soulevé la question de la relation avec l'article XXV qui faisait aussi référence aux articles VI et VIII. Il a été décidé d'y revenir par la suite. Etant donné le parallèle avec l'article XXX du Protocole aéronautique, le libellé proposé pour cet article n'a pas soulevé de préoccupation et le Comité conjoint d'experts gouvernementaux l'a adopté.

Article XXIV – Réserves et déclarations

Cet article a été adopté sans discussion. Le Comité de rédaction a modifié les articles visés, à la lumière des nouvelles dispositions adoptées (cf. l'avant-projet de Protocole ferroviaire, Doc. 14).

Article XXV – Déclarations écartant l'application de certaines dispositions de la Convention

Le *Rapporteur* a expliqué la teneur des articles 8 et 13 de la Convention visés dans la première phrase, ainsi que leur effet. Une délégation a proposé de supprimer la première phrase qui ne connaissait pas d'équivalent dans le Protocole aéronautique. Un observateur a suggéré de compléter la liste des articles dans la seconde phrase avec l'article 55 de la Convention qui permettait des déclarations, pour aligner ainsi le texte sur celui du Protocole aéronautique. Ce faisant, il a renvoyé au mandat donné à la Commission européenne concernant les négociations sur le Protocole ferroviaire: il fallait assurer le parallélisme avec le Protocole aéronautique.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a adopté les deux propositions.

Articles XXVI à XXX

Ces articles ont été adoptés sans discussion.

POINT N°3 DE L'ORDRE DU JOUR: TRAVAUX FUTURS

Plusieurs délégations ont exprimé leur satisfaction pour les résultats auxquels le Comité conjoint d'experts gouvernementaux était parvenu. Trois représentants du Secrétariat conjoint ont estimé que des progrès considérables avaient été faits lors de cette session.

Un représentant du Secrétariat conjoint a néanmoins indiqué qu'il restait encore du travail annexe à faire et qu'il faudrait pour cela du temps, tout comme pour susciter l'intérêt d'autres Etats et organisations et associations internationales à l'égard du Protocole ferroviaire. Il y avait manifestement un manque d'intérêt politique dans un certain nombre de pays. Il serait donc peut-être utile de convoquer une autre session plus courte du Comité conjoint d'experts gouvernementaux avant la Conférence diplomatique. En ce qui concernait l'OTIF, il restait des questions à résoudre entre-temps, par exemple obtenir l'accord de l'Assemblée Générale pour accepter les nouvelles fonctions de Secrétariat de l'Autorité de surveillance, ou encore la question de l'immunité et les règles relatives au financement de ces activités, etc.

Un autre représentant du Secrétariat conjoint a décrit cette troisième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux comme étant la plus importante et productive. Il a estimé tout de même qu'il restait beaucoup de travail à faire.

Il fallait organiser des séminaires régionaux dans des endroits qui pourraient tirer le plus de profit de la Convention appliquée au matériel roulant ferroviaire. Il a fait état de séminaires qui avaient été organisés pour le Protocole aéronautique à Singapour, à Nairobi et en Uruguay et qui avaient remporté un vif succès auprès des Gouvernements et du secteur privé.

Le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire devrait poursuivre ses activités pour préciser certains points de détails relatifs au système d'inscription, comme par exemple la structure des droits à verser.

Il faudrait aussi préparer une étude de l'évaluation économique des bénéfices de ce système, comme cela avait été fait pour le secteur aéronautique. Cela aiderait ensuite à convaincre les Gouvernements hésitants des bienfaits du système.

Il ne fallait cependant pas attendre trop longtemps avant de convoquer une Conférence diplomatique une fois parvenus à un consensus. Le texte du Protocole ferroviaire devait d'abord être soumis au Conseil de Direction d'UNIDROIT, avant d'être transmis à la Conférence diplomatique qui devrait se tenir au plus tard au second semestre 2005. Le lieu de la Conférence n'était pas encore connu car aucun pays n'avait à ce jour indiqué son intérêt à accueillir la Conférence diplomatique.

Huit délégations ont donné leur avis sur ces observations du Secrétariat conjoint. La nécessité de promouvoir la conscience politique à l'égard de la Convention et du Protocole ferroviaire ou la nécessité que le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire poursuive ses activités n'ont posé aucun problème.

La question de savoir comment susciter l'intérêt des autres Etats qui n'avaient jusqu'à jamais participé aux réunions s'est posée. Une délégation a relevé par exemple le peu de représentation de la part des Etats d'Europe centrale et orientale. Elle a estimé qu'il faudrait peut-être les mobiliser lors d'une quatrième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux qui pourrait avoir lieu après les séminaires régionaux.

Une délégation a estimé qu'il serait bon de faire l'économie des efforts nécessaires pour organiser une quatrième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux, et d'utiliser les ressources en question pour faire accepter davantage le Protocole ferroviaire d'une autre façon. Cette délégation était en outre préoccupée que le consensus auquel le Comité conjoint d'experts gouvernementaux était parvenu lors de cette session puisse être remis en question en cas de session supplémentaire.

Un représentant du Secrétariat conjoint a expliqué que la nouvelle Assemblée Générale de l'OTIF, dont de nombreux Etats d'Europe centrale et orientale devraient faire partie, pourrait constituer une bonne plate-forme pour faire la promotion du Protocole ferroviaire.

Une délégation a rappelé aux participants que malgré le bon résultat de cette session, il restait des questions à examiner sur lesquelles aucune décision n'avait été prise. Cette délégation a estimé qu'il serait préférable de les résoudre lors d'une autre session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux avant la tenue de la Conférence diplomatique.

La majorité des délégations qui ont pris la parole ont estimé que le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire pourrait résoudre la plupart des questions restées en suspens qui étaient davantage de nature technique. Toutes les questions politiques importantes avaient été éclaircies et elles pourraient être résolues lors de la Conférence diplomatique, comme celle du Cap l'avait montré. Ces délégations ont néanmoins été flexibles et n'ont pas écarté totalement la possibilité d'une autre session courte du Comité conjoint d'experts gouvernementaux si elle s'avérait nécessaire.

Un groupe de travail informel a résumé par écrit le mandat du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire et les questions encore à résoudre et les tâches à accomplir. Le Co-Président du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire a remercié les délégations qui y avaient travaillé et a présenté les divers points du mandat, notamment concernant les articles V, XI et XVI. Après une brève discussion sur le point 4 relatif aux dispositions additionnelles du règlement, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a approuvé ce mandat (cf. Annexe C).

Différents Etats se sont portés volontaires pour contribuer à mener à bien ce mandat, avec le Secrétariat conjoint:

- Point 1 - Suède et Etats-Unis d'Amérique
- Point 2
 - a) Etats-Unis d'Amérique
 - b) Canada, OTIF
 - c) Allemagne, U
- Point 3 - Hongrie, Etats-Unis d'Amérique
- Point 4 - Suisse, OTIF

Le *Président* a tiré la conclusion que, actuellement, une quatrième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux ne semblait pas absolument nécessaire. La Conférence diplomatique pourrait donc se tenir déjà l'année prochaine ou en 2005.

Un observateur a indiqué que l'industrie ferroviaire avait un grand intérêt à ce que la Conférence diplomatique se tienne dès que possible. Sachant que les procédures de ratification dans les Etats contractants prendraient aussi du temps, l'année 2004 serait préférable.

Un représentant du Secrétariat conjoint a indiqué que le fait que l'OTIF devienne le Secrétariat de l'Autorité de surveillance dépendait de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999. Actuellement, le nombre de ratifications nécessaire pour qu'elle entre en vigueur n'avait pas encore été atteint. Le premier semestre 2005 semblait une date plus réaliste.

Une délégation a répondu qu'il n'était pas essentiel que l'OTIF satisfasse toutes les conditions formelles avant la Conférence diplomatique. Lors de la Conférence du Cap, on ne savait pas non plus si l'OACI aurait été en mesure d'exercer les fonctions d'Autorité de surveillance pour le Protocole aéronautique. La Conférence avait alors adopté une Résolution contenant une offre faite à l'OACI en ce sens et on pourrait envisager une procédure similaire pour le Protocole ferroviaire.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a invité le Secrétariat de l'OTIF et d'UNIDROIT, en étroite collaboration avec les Etats et les organisations intéressés, à prendre toute les dispositions nécessaires pour la préparation de la Conférence diplomatique qui devrait avoir lieu en mai 2005 au plus tard.

Les Secrétariats ont été autorisés à faire des modifications de rédaction aux trois versions linguistiques du texte adopté lors de cette session. Il a été rappelé que le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire remplirait son mandat en coopération avec les Secrétariats.

Sur la base des résultats de la troisième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux et de ceux à venir du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire, les Secrétariats transmettraient en vue de la Conférence diplomatique les opinions envoyées par les Etats, les organisations et les associations.

Les Secrétariats s'informeront pour trouver un Etat qui souhaitait accueillir la Conférence diplomatique.

POINT N°4 DE L'ORDRE DU JOUR: DIVERS

Le *Président* a remercié tous les participants pour leur collaboration active aux travaux de cette session et a espéré pouvoir y compter également à l'avenir.

Une délégation s'est associée aux remerciements exprimés par une autre délégation à l'égard de la Présidente lors de la première semaine de la session pour son extraordinaire habileté et prudence à diriger les négociations, et a remercié le Président qui avait mené la discussion les deux derniers jours de façon très efficace.

Deux représentants du Secrétariat conjoint ont souligné l'esprit d'initiative des délégations présentes et les ont félicitées pour les résultats obtenus. Ils ont particulièrement remercié les délégations pour leur disponibilité au compromis. L'excellent travail des deux Présidents, du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire, du Comité de rédaction et des groupes de travail informels constitués de façon spontanée au cours de la session avait permis de faire des progrès rapides. Ils ont enfin remercié les interprètes pour leur travail remarquable.

LIST OF PARTICIPANTS
LISTE DES PARTICIPANTS

THIRD JOINT SESSION OF THE COMMITTEE OF GOVERNMENTAL EXPERTS – RAIL PROTOCOL /
TROISIEME SESSION CONJOINTE DU COMITE D'EXPERTS GOUVERNEMENTAUX –
PROTOCOLE FERROVIAIRE
(Berne, 5 to 13 May 2003 / Berne, 5 au 13 mai 2003)

STATES / ETATS

Argentina / Argentine

Ms Inés M. WEINBERG DE ROCA

Judge, Professor of Private International Law
University of Buenos Aires; Judge, Court of
Appeals Administrative Matters
Buenos Aires
Chairperson of the Committee / *Présidente du
Comité*

Austria / Autriche

Ms Birgit WINKLER

Judge

DIRECTOR FOR CIVIL LAW AND
LEGISLATION
Federal Ministry of Justice
Vienna

Belgium / Belgique

Mr José COMPERE

Conseiller principal, Chef de Division
Société Nationale des Chemins de fer Belges
(SNCB)

Bosnia and Herzegovina / Bosnie et Herzégovine

Ms Zahida HURTIC'-STRIKA

Senior Advisor for Law Drafting
Ministry of Communications and Transport

Brazil / *Brésil*

Mr Benny LUTERMAN

Attaché commercial
Ambassade du Brésil
Berne

Canada / *Canada*

Mr Eric HARVEY

Conseiller juridique
Transports Canada
Ottawa

Ms Cheryl RINGOR

Director
Cc. Industry CDA
Ottawa

Croatia / *Croatie*

Mr Danijel KRAKIC

Technical advisor
Ministry of Maritime Affairs, Transport and
Communications
Railroad Department
Zagreb

Ms Zrinka CANAKI

Co-ordinator for EU Regulations
Croatian Railways
Zagreb

Czech Republic / *République tchèque*

Mr Petr HRON

Head of Section
Ministry of Transport
Praha

Mr Jiri KOLDA

Ministerial Counsellor
Ministry of Transport
Praha

Finland / Finlande

Mr Antti T. LEINONEN

Counsellor of Legislation
Ministry of Justice
Drafting Department
Helsinki

Vice-Chairperson of the Committee / Vice-Président du Comité

Mr Mika MÄKILÄ

Coordinator in European Affairs
VR-GROUP Ltd

Germany / Allemagne

Mr Hans-Georg BOLLWEG

Head of Division
Federal Ministry of Justice
Berlin

Mr Thomas von GÄSSLER

Ministerialrat
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen
Bonn

Mr Karl F. KREUZER

Professor Emeritus
University of Würzburg
Würzburg

Mr Lutz-Christian FUNKE

Director
Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)
Frankfurt am Main

Hungary / Hongrie

Mr László POLGAR

Director
Railway Transport
Ministry of Economy and Transport
Budapest

Japan / Japon

Mr Taro KOGAYU

Professor of Law
Tohoku University School of Law
Japan

Luxembourg / *Luxembourg*

Mr Guy ENGLEBERT

Chef du Groupe juridique
Société nationale des Chemins de Fer
Luxembourgeois (CFL)
Luxembourg

The Great Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya / *La Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste*

Mr Abdullah ZAYED ALI

General Director of Operation & Training
Dept.
Railway Executive Board (REB)
Tripoly

Mexico / *Mexique*

Mr Jorge SÁNCHEZ CORDERO

Director of the Mexican Center of Uniform
Law
Professor and Notary
Mexico City

Mr Abraham MONTES DE OCA

Counsellor
Embassy of Mexico
Berne

Republic of Korea / *République de Corée*

Mr Jung Jae LEE

Counsellor
Permanent Mission of the Republic of Korea
to the United Nations
Geneva

Mr Hyon-Sang AHN

Assistant Director of Multilateral Treaties
Division
Ministry of Foreign Affairs and Trade,
Seoul

Mr Jae-Bok CHANG

First Secretary
Embassy of the Republic of Korea
Bern

Republic of Slovakia / *République slovaque*

Mr Andrej TABACIK

Chargé d'affaires
Embassy of the Slovak Republic
Berne

South Africa / *Afrique du Sud*

Mr Chris STRYDOM

Head of Project and Structured Finance
Transnet
Johannesburg

Ms Nontlaza MBAMBISA

Manager - Structured Finance
Transnet

Spain / *Espagne*

Mr Carlos DEL OLMO MORAND

Regulations & European Relations Manager
Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles
(RENFE)
General Corporate Management Office
Madrid

Sweden / *Suède*

Mr Henrik KJELLIN

Deputy Director
Division for Intellectual Property and
Transport Law
Ministry of Justice
Stockholm

Switzerland / *Suisse*

Mr Marcel HEPP

Avocat, Collaborateur au service juridique
Office fédéral des transports
Berne

Mr Laurent NOËL

Conservateur du registre des aéronefs
Office fédéral de l'aviation civile
Berne

Thailand / Thaïlande

Mr Anuwong SOOKSIWONG

Chief Engineer
Signalling and Telecommunications
Department
State Railway of Thailand
Bangkok

Ms Dusadee PRATIPSINDHU

Chief of International Agreement, Law and
Regulations Sub-Division
International Affairs Division
Ministry of Transport
Bangkok

Tunisia / Tunisie

Mr Lotfi GAÏED

Sous Directeur juridique
Ministère des Technologie de la
Communication et du Transport
Tunis

United Kingdom / Royaume-Uni

SIR ROY GOODE

Rapporteur
Emeritus Professor of Law
Faculty of Law
Oxford University
Oxford

Mr Wynand GOYARTS

Franchise Executive, Legal Services
Strategic Rail Authority
London

United States of America / *Etats-Unis d'Amérique*

Mr Peter BLOCH

Chief Negotiator
Office of the General Counsel
U.S. Department of Transportation
Washington, D.C.

MR LOUIS EMERY

Legal Counsel
Export-Import Bank of the US
Washington, D.C.

Mr Steven HARRIS

Professor of Law
Chicago-Kent College of Law
Chicago

**INTERNATIONAL ORGANISATIONS
*ORGANISATIONS INTERNATIONALES***

**INTERNATIONAL GOVERNMENTAL ORGANISATIONS
*ORGANISATIONS INTERNATIONALES GOUVERNEMENTALES***

European Commission / *Commission européenne*

Mr Jérôme CARRIAT

Administrateur
Direction générale de la Justice et Affaires
intérieures
Bruxelles

Mr Olivier SILLA

Administrateur
Commission européenne
Direction générale de l'Energie et des
Transports
Bruxelles

ORGANISATIONS INTERNATIONALES GOUVERNEMENTALES
INTERNATIONAL NON-GOVERNMENTAL ORGANISATIONS

Association of American Railroads (AAR)

Mr Louis P. WARCHOT

Senior Vice-President-Law and
General Counsel
Washington, D.C.

International Rail Transport Committee / *Comité international des transports ferroviaires*

Mr José COMPERE

Conseiller principal, Chef de Division
Société Nationale des Chemins de fer Belges
(SNCB)
Bruxelles

Rail Working Group / *Groupe de travail ferroviaire*

Mr Howard ROSEN

Solicitor,
Expert consultant on international rail finance
matters to UNIDROIT and Co-ordinator of the Rail
Working Group
Howard Rosen Solicitor
Zug

Ms Christiane KROEGER

Senior Director
Structured Finance
Bombardier Transportation
Berlin

Ms Karin KILBEY

Head of Business Standards
HSBC Rail (UK) Ltd
London

Mr Rolf ATHEN

Senior Legal Advisor
Angel Trains Limited
Portland House
London

Mr Roger REINHOLD

Member of the Rail Working Group
Zürich

SECRETARIAT / *SECRETARIAT*

OTIF

| | |
|-------------------------|--------------------------------|
| Mr Hans Rudolf ISLIKER | Director General |
| Mr Gerfried MUTZ | Deputy to the Director General |
| Ms Eva HAMMERSCHMIEDOVÁ | Assistant Counsellor |
| Mr David ASHMAN | 1st Secretary |

UNDROIT

| | |
|---------------------|-------------------|
| Mr Herbert KRONKE | Secretary-General |
| Ms Marina SCHNEIDER | Research Officer |

ORDRE DU JOUR

**de la troisième Session conjointe du Comité d'experts gouvernementaux
- Protocole ferroviaire**

(Berne, 5 au 13 mai 2003)

1. Adoption de l'ordre du jour provisoire
2. Poursuite de l'examen de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire
3. Travaux futurs
4. Divers

GROUPE SPECIAL UNIDROIT / OTIF SUR LE REGISTRE FERROVIAIRE

MANDAT

(tel qu'adopté par le Comité conjoint d'experts gouvernementaux UNIDROIT/OTIF à sa troisième session tenue à Berne du 5 au 13 mai 2003)

1. Concernant l'article V:
 - a) solliciter, recevoir et résumer les observations des Etats et personnes intéressés, y compris des constructeurs, opérateurs et prêteurs, sur le fonctionnement du système
 - b) proposer toute mesure additionnelle au système, y compris des dispositions du règlement, en vue de mettre en œuvre ses objectifs;
2. Concernant l'article XIII:
 - a) déterminer, développer et proposer des modifications au projet d'article pour répondre aux questions soulevées dans les notes en bas de page relatives à cet article;
 - b) élaborer les dispositions du règlement nécessaires pour mettre en œuvre l'article, et;
 - c) sonder les Etats ou entités intéressés pour qu'ils soient nommés en tant que Conservateur.
3. Concernant l'article XVIII, évaluer et déterminer les facteurs à prendre en considération dans l'établissement du barème des droits.
4. Elaborer et proposer d'autres dispositions du règlement ainsi que tout autre matériel approprié nécessaire aux débats futurs.

Pour mener à bien les tâches indiquées aux points 1 à 4 ci-dessus, le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire devra en particulier tenir compte des travaux de la Commission préparatoire pour la mise en œuvre du Protocole aéronautique et, le cas échéant, convoquer une réunion du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire.