



DCME Doc No. 15  
4/10/01  
Anglais et français  
seulement

## **CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE POUR L'ADOPTION D'UNE CONVENTION RELATIVE AUX MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT MOBILES ET D'UN PROTOCOLE AÉRONAUTIQUE**

(Le Cap, 29 octobre – 16 novembre 2001)

### **OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE CONVENTION**

(présentées par le Groupe de travail ferroviaire)

Le Groupe de travail ferroviaire \* représente des sociétés et des organisations qui interviennent à divers titres dans l'industrie ferroviaire et qui ont des intérêts importants dans le domaine du financement du matériel roulant ferroviaire. Nous travaillons depuis quelques années à la préparation d'un projet de Protocole au projet de Convention relatif au matériel roulant ferroviaire (le "Protocole ferroviaire"). Nous sommes convaincus que, comme pour le Protocole portant sur le matériel d'équipement aéronautique (le "Protocole aéronautique"), le fait de donner aux banques et aux autres parties intervenantes dans le financement du matériel roulant ferroviaire un système de garantie internationale procurera d'importants bénéfices économiques au secteur ferroviaire :

- en réduisant le risque que les financiers courent actuellement quand ils accordent un prêt pour l'acquisition du matériel roulant ferroviaire, et donc en en réduisant les coûts ;
- en facilitant la volonté croissante des financiers de prêter pour l'acquisition de matériel roulant ferroviaire, et par là, augmenter la disponibilité de fonds pour le secteur ferroviaire et réduire ainsi les coûts de financement en raison de leur affluence sur le marché ;
- en éliminant beaucoup de nombreux documents relatifs aux sûretés qui prennent du temps, ainsi que des avis juridiques et en permettant aux emprunteurs comme aux prêteurs de choisir une loi applicable pour la garantie créée ;
- en réduisant la possibilité de litiges (coûteux) en rapport avec le financement ou le droit de propriété relatifs au matériel roulant ferroviaire pour lequel actuellement, par opposition aux aéronefs, il n'existe dans la plus grande partie du monde, de mécanismes d'enregistrement des titres ou garanties ;

---

\* Membres du Groupe de travail ferroviaire: AAE Ahaus Alstatter Eisenbahn • ABB Asset Finance • ADtranz (Allemagne) GmbH • Angel Train Contracts Ltd. • Ansaldo Trasporti s.p.a. • Association des chemins de fer américains • Bombardier Rail • Bruckhaus Westrick Heller Löber • Communauté des chemins de fer européens • Costaferroviaria • debis Financial Engineering GmbH • Ermewa International • Eurofima • Banque européenne d'investissement • Ferroviaria • FIAT • Firema • Freshfields • GE Capital • Howard Rosen Solicitor • HSBC Rail (UK) Ltd. • KfW Kreditanstalt für Wiederaufbau • Landesbank Schleswig-Holstein • Lenz & Staehelin • McCarthy Tétrault • SNCB SG • Theodore Goddard • Transnet Ltd. • Trinity Industries, Inc. • UIC Union internationale des chemins de fer • Union des industries ferroviaires européennes • Wiersholm Mellbye & Bech.

- en permettant même aux entreprises ferroviaires d'Etat d'emprunter (directement ou par le biais du bail) sur le marché privé des capitaux sans avoir besoin d'une garantie de l'Etat (apparente ou implicite) ; et
- en créant un mécanisme pour le secteur privé de financement du matériel roulant ferroviaire dans les parties du monde en développement et ainsi en évitant de recourir au soutien financier des budgets publics.

Le projet de Protocole ferroviaire est à un stade avancé et la première réunion des experts gouvernementaux pour examiner le projet de Protocole a eu lieu les 15 et 16 mars 2001 à Berne. Une seconde réunion devrait avoir lieu au courant du premier semestre 2002. Nous soumettons les observations exposées ci-dessous à la Conférence visée plus haut.

## **1. Texte de la Convention**

Nous soutenons le projet de texte actuel avec la réserve suivante: certaines suggestions mineures ont été envoyées, il y a quelques mois, au Professeur Sir Roy Goode QC, en sa qualité de Rapporteur auprès du Comité conjoint UNIDROIT/OTIF d'experts gouvernementaux, basées sur notre expérience dans l'élaboration de l'avant-projet de Protocole ferroviaire afin qu'elles soient prises en compte dans le processus de rédaction du texte.

Nous commentons ci-dessous la procédure d'adoption rapide (*fast track procedure*) du Protocole ferroviaire de façon plus approfondie.

## **2. Structure de la Convention**

Nous soutenons pleinement la structure proposée articulant l'idée d'une Convention qui pose certaines règles de base, et de protocoles sectoriels, initialement pour les secteurs aéronautique, spatial et ferroviaire. Par ailleurs, bien qu'à la Conférence les délégués n'examineront que la Convention de base et le Protocole aéronautique, nous rejetons tant le concept d'une Convention uniquement aéronautique, que l'attente de l'adoption des Protocoles spatial et ferroviaire pour les incorporer dans une Convention unique. Chacune de ces hypothèses serait, de notre humble avis, erronée pour un certain nombre de raisons essentielles :

- a) le concept actuel a reflété avec justesse le fait que le financement et les autres conditions économiques varient d'un secteur à l'autre. Dans le secteur ferroviaire par exemple, la prédominance en Europe et ailleurs du secteur public ou d'opérateurs garantis et soutenus par l'Etat signifie que le financement indépendant, sans soutien étatique, deviendra essentiel seulement quand le secteur sera dans les prochaines années ouvert à la concurrence. Dans le secteur aéronautique ce processus est considérablement plus avancé. Il est donc juste de se consacrer d'abord à ce secteur pour lequel les besoins sont plus urgents (et non de ralentir l'examen pour envisager l'applicabilité de la Convention à d'autres secteurs) ;
- b) d'autre part, une Convention uniquement aéronautique on seulement gâcherait des années de travail du Groupe de travail ferroviaire et de nos collègues du Groupe de travail spatial, mais retarderait, probablement de plusieurs années, l'introduction de règles internationales parallèles pour les secteurs exclus gênerait beaucoup les projets des Gouvernements qui de par le monde encouragent le transport de biens et des personnes par le rail pour des raisons économiques, sociales et d'environnement. La raison en est que, dans le secteur ferroviaire du moins, le Protocole ne répond pas seulement à une demande actuelle mais est aussi l'instrument de la création des conditions de l'expansion des réseaux ferroviaires sans soutien des Etats (lesquels seront toujours limités par d'autres priorités politiques ou

économiques). En d'autres termes, il doit avoir un effet "poussée" et un effet "traction", alors que le Protocole aéronautique semble répondre à une demande actuelle, il n'y a qu'un effet "poussée". Comme le secteur privé est de plus en plus sollicité pour prendre en charge la modernisation et le développement du secteur ferroviaire et que nous prévoyons ces besoins pour les cinq ou dix prochaines années, le Protocole ferroviaire a besoin d'être opérationnel dès que possible. Un retard de peut-être dix ans dans l'introduction de ces règles internationales relatives aux garanties dans le cadre du secteur ferroviaire – conséquence inévitable d'une exclusion du secteur ferroviaire par la Convention – serait un frein important pour le développement du secteur. En outre, dans une période où le ferroviaire et l'aéronautique se font concurrence sur certaines distances, le fait de réduire ses coûts comparatifs de financement sur une période significative, donnerait au secteur aéronautique un énorme avantage concurrentiel, ce qui n'est pas dans l'intérêt général ou dans les orientations politiques de nombreux Etats. Il convient de relever en particulier que les régions du monde où les soutiens financiers étatiques ne sont pas automatiquement disponibles sont souvent les régions où l'investissement dans le secteur ferroviaire se fait ressentir de la façon la plus urgente. Un retard restreindrait la quantité et la qualité des financements disponibles pour le secteur ferroviaire et donc les bénéfices décrits dans la première section de ces observations. Plus précisément, cela limiterait les financements par titrisations, intéressant à la fois pour le secteur privé et le secteur public et un mécanisme d'une importance croissante pour l'accès aux marchés de capitaux. Avec moins de fonds et de garanties disponibles, les coûts de financement resteront trop élevés et restreindront la compétitivité de l'industrie tout en décourageant les nouveaux participants et une saine concurrence ;

- c) "l'architecture" de la Convention doit être conforme au fait que chaque secteur a ses propres caractéristiques juridiques et pratiques. Par exemple, il est normalement impossible de réduire les opérations d'un aéronef à une dimension domestique alors que cela peut être le cas pour certains types de matériel roulant ferroviaire qui évoluent dans un système ferroviaire fermé. Il y a environ 30 000 aéronefs qui pourraient être concernés par la Convention avec seulement un petit nombre de constructeurs bien identifiés ; dans le secteur ferroviaire il existe des centaines de constructeurs et des millions d'unités de matériel roulant ferroviaire. Cela se traduit inévitablement par une différence de traitement des problèmes posés par l'exploitation d'un registre international. Mais il y a aussi des points communs, qui affectent tous les secteurs, notamment en ce qui concerne les problèmes de faillite et de mesures provisoires, où chaque secteur a déjà bénéficié des impulsions des experts des autres secteurs. Nous comptons sur la poursuite des échanges considérables d'idées qui a caractérisé les huit dernières années de rédaction et de révision de la Convention ;
- d) non seulement des Convention particulières à chaque secteur seraient un gaspillage considérable des synergies opérant actuellement entre les trois secteurs clés envisagés, mais cela empêcherait aussi, par exemple, une coopération future - par exemple pour ce qui est des mécanismes, protocoles et logiciels nécessaires au fonctionnement des registres internationaux relatifs à chaque industrie ; et
- e) une Convention uniquement aéronautique serait un mauvais calcul. Les coûts considérables pour l'organisation de deux autres Conférences diplomatiques peuvent être évités si l'architecture actuelle est adoptée mais l'économie ne s'arrête pas là. Les Gouvernements et leurs experts pourront se concentrer sur les questions spécifiques à une industrie plutôt que d'être obligés de retravailler une Convention dans son intégralité. Les praticiens futurs, interprétant et mettant en œuvre les nouveaux systèmes pour les différents secteurs, pourront se référer à une position de base commune et à une jurisprudence commune.

Nous n'avons pas d'objection à des versions consolidées non contraignantes de la Convention et de ses protocoles sectoriels et nous envisageons d'ailleurs de préparer une telle version consolidée pour la Convention et le Protocole ferroviaire une fois les deux instruments terminés.

### 3. Pour une procédure d'adoption rapide (*fast track procedure*)

Une discussion importante pour les délégués sera de savoir si les Protocoles consécutifs devront être approuvés par une Conférence diplomatique ou si une procédure d'adoption rapide (*fast track procedure*) peut être acceptée telle que proposée dans l'article 49 du projet de Convention. Il y a lieu à débat pour savoir comment la procédure rapide devrait se dérouler et nous ne voudrions pas ici fournir de propositions détaillées, mais simplement observer qu'il serait souhaitable d'avoir un système qui permette une marge suffisante de contrôle des dispositions de tout protocole par les Gouvernements, sans créer un système d'approbation lourd et coûteux. Mais nous soutenons fortement le principe selon lequel une procédure d'adoption rapide est appropriée pour les raisons suivantes :

- a) il est beaucoup plus pertinent sur le plan économique que l'attente d'une approbation détaillée par une Conférence diplomatique ;
- b) cela permet le renvoi aux discussions et conclusions de la Conférence et évite les répétitions inutiles ;
- c) les Gouvernements peuvent exercer un contrôle suffisant par les réunions d'experts gouvernementaux qui réexaminent le projet de Protocole puisque les principes de bases applicables ont déjà été examinés et approuvés ;
- d) cela facilitera la mise en œuvre rapide et entraînera des économies pour le secteur privé comme pour le secteur public (voir plus haut).

Enfin, nous aimerions remercier UNIDROIT et l'OACI pour avoir accordé au Groupe de travail ferroviaire le statut d'observateur à la Conférence et nous permettre de lui soumettre nos opinions. De plus, nous reconnaissons, et apprécions beaucoup, le difficile travail du personnel des deux organisations. Nous voudrions aussi remercier le Groupe de travail aéronautique pour les impulsions données à ce projet et nous voudrions souligner la contribution extraordinaire apportée au droit international dans ce domaine par le Professeur Roy Goode QC et M. Jeffrey Wool, Coordonateur du Groupe de travail aéronautique.