

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
AU PROJET DE CONVENTION D'UNIDROIT RELATIVE AUX GARANTIES
INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES**

Première Session conjointe

(Berne, 15 et 16 mars 2001)

RAPPORT

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

Berne, mai 2001

Rome, mai 2001

Ouverture

Trente-huit participants représentant vingt pays ainsi que six observateurs de quatre organisations internationales ont assisté à la première Session conjointe du Comité d'experts gouvernementaux chargé d'élaborer un projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (Protocole ferroviaire) (voir Annexe A - Liste des participants).

La session a été ouverte au nom de l'OTIF par son Directeur Général, M. H.R. Isliker et au nom d'UNIDROIT par son Secrétaire-Général, le Prof. H. Kronke.

M. Isliker a mis l'accent sur le fait qu'il était important d'avoir une vue globale sur l'ensemble du secteur ferroviaire quand bien même les pays membres de l'OTIF ne couvraient pas l'ensemble de la planète. Il a également souligné le lien existant entre le processus de réforme du secteur ferroviaire, tout particulièrement en Europe, et les nouveaux modèles de financement pour les investissements dans le matériel roulant ferroviaire (Discours de bienvenue de M. Isliker, voir Annexe D).

M. Kronke a souligné que des facteurs d'ordre économique et juridique rendaient nécessaires les travaux sur la Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et a émis le souhait que ces travaux soient couronnés de succès. Il a exprimé sa gratitude à M. H. Rosen, au Prof. K.F. Kreuzer et à Sir Roy Goode pour l'importance de leurs contributions à ce projet (Discours de bienvenue de M. Kronke, voir Annexe E).

M. Mutz, Directeur adjoint de l'OTIF, chargé de ce dossier au sein de cette organisation, a accueilli chaleureusement les participants et a fait quelques annonces d'ordre pratique concernant l'organisation de la réunion et l'emploi du temps. Il a ensuite demandé à ce que les participants portent leur attention sur les documents de travail (voir Annexe B).

Le document de travail principal était "l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire au projet de Convention [d'UNIDROIT] relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles" (OTIF/JGR/2 – UNIDROIT 2001 Etude LXXIIIH - Doc. 4 corr.). Cet avant-projet de Protocole avait été discuté et élaboré au sein du Groupe de travail ferroviaire (GTF), coordonné et présidé par M. H. Rosen, expert consultant sur les questions de financement ferroviaire international auprès du Comité d'étude d'UNIDROIT chargé de l'élaboration d'une réglementation uniforme relative aux sûretés portant sur des matériels d'équipement mobiles. Ce document est joint au présent rapport (voir Annexe F).

M. Mutz a félicité le GTF et M. Rosen pour leur excellent travail. Ses remerciements allaient tout particulièrement à M. Rosen pour les efforts qu'il avait consacré et la dévotion manifestée en ce qui concerne ce projet. M. Mutz s'est déclaré certain que l'avant-projet de Protocole serait une base de discussion très utile pour la réunion.

L'avant-projet de Protocole ferroviaire avait été envoyé aux Gouvernements des Etats membres de l'OTIF et aux Gouvernements des Etats membres d'UNIDROIT le 15 décembre 2000.

Nonobstant le fait que la langue de travail de la première Session conjointe était seulement l'anglais, le Secrétariat de l'OTIF avait préparé une version française et une version allemande du texte puisque ces

langues étaient également les langues de travail de cette organisation. Les versions en ces trois langues étaient disponibles sur la page d'accueil du site internet de l'OTIF.

En complément du document de travail principal, le projet de Convention d'UNIDROIT (UNIDROIT 2000 – Etude LXXIIIH - Doc. 3), en anglais et en français, avait été joint à la lettre d'invitation. Ces textes - ainsi que le projet de Protocole aéronautique qui n'était pas joint à la lettre d'invitation de l'OTIF - étaient disponibles sur la page d'accueil d'UNIDROIT.

Point 1 de l'ordre du jour: Election du Président

Le Prof. Karl F. Kreuzer (Allemagne) a été élu Président (proposition de la Finlande appuyée par le Canada), le Prof. Inès M. Weinberg, Vice-présidente (proposition de l'Allemagne appuyée par la Suède) et le Prof. Sir Roy Goode (Royaume-Uni) a été élu Rapporteur (proposition du Président).

Point 2 de l'ordre du jour: Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour proposé a été adopté (voir Annexe C).

Point 3 de l'ordre du jour: Présentation du projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

Le Président du GTF a expliqué les **raisons d'être économiques** de la Convention ainsi que la nécessité du Protocole ferroviaire. Afin d'améliorer l'efficacité du secteur ferroviaire, celui-ci ne devait plus dépendre exclusivement des budgets des Etats. Un cadre juridique international sécurisant les investisseurs privés encouragerait les investissements privés dans le secteur ferroviaire (discours de M. H. Rosen, voir Annexe G).

M. Mutz a attiré l'attention des participants sur l'étude d'évaluation de l'impact économique de la future Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles telle qu'elle s'appliquera aux biens aéronautiques par le biais du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (Protocole aéronautique); un résumé de cette étude préparée en 1998 était joint à la lettre du Groupe de travail aéronautique (GTA) du 14 mars 2001 adressée à M. Isliker et à M. Kronke. Une copie de celle-ci a été distribuée aux participants à la session (Annexe I). Du fait de la similitude dans les structures de base des instruments utilisés pour le financement aéronautique et ferroviaire, cette étude pourrait également présenter un intérêt pour le secteur ferroviaire.

Une présentation du système de financement du matériel roulant ferroviaire **Eurofima** a été faite par M. J.-P. Phan (Annexe H). Après avoir donné certaines informations relatives à la constitution, à la structure et aux activités actuelles de Eurofima, M. Phan a développé quelques points relatifs à l'organisation, au financement, à la fonction ainsi qu'à l'accès aux données et à la sécurité dans l'éventualité où Eurofima serait choisie pour devenir l'Entité d'exploitation du Registre prévu par le Protocole ferroviaire.

Mme Tosto (Canada) a brièvement présenté les solutions apportées par les **systèmes juridiques du Canada et des Etats-Unis** en ce qui concerne la protection des sûretés constituées sur du matériel roulant ferroviaire. Ces systèmes, à défaut d'être identiques, étaient comparables, tout spécialement pour ce qui est du pouvoir de procéder à l'inscription, de la capacité de consultation et de la protection en cas d'insolvabilité. Elle a annoncé que des informations écrites plus détaillées seraient fournies après la réunion.

Le Rapporteur a donné une vue d'ensemble de la **Convention d'UNDROIT**. Du fait de l'absence d'harmonisation des systèmes juridiques nationaux en ce qui concerne les sûretés, l'idée de base de la Convention était la création d'un régime international et la mise en place d'un système d'inscription afin d'assurer à ces sûretés une reconnaissance internationale. Les principes de base du nouveau régime proposé étaient les suivants:

- approche pratique
- prévisibilité (par l'élaboration de règles claires et simples)
- transparence (c'est-à-dire l'accès public au Registre) et
- sensibilité aux différentes cultures juridiques (par la possibilité reconnue aux Etats de faire des déclarations "opting in" ou "opting out")

Après de longues discussions, le concept d'une Convention de base mise en oeuvre par le biais de Protocoles distincts avait été retenu afin de satisfaire les besoins spécifiques à chaque catégorie d'équipement. Ces Protocoles ont été considérés comme les instruments adéquates dans le corps desquels l'on pouvait insérer les définitions spécifiques, définir les objectifs dans le cadre de chaque secteur concerné, apporter les modifications et les exceptions lorsque nécessaires et en particulier fournir les critères d'identification pour chaque catégorie d'équipement pertinente. Cette articulation supposait que l'application de la Convention à un secteur déterminé soit assujettie à l'entrée en vigueur du Protocole spécifique à ce secteur.

La Convention couvrait les garanties créées par trois types de contrats: un contrat constitutif de sûreté, un contrat réservant un droit de propriété et un contrat de bail. L'inscription de la garantie portant sur le bien et non sur le débiteur, la Convention s'était nécessairement limitée aux biens existants et susceptibles d'individualisation. La Convention s'appliquait à ces droits et garanties lorsque le débiteur était situé dans un Etat contractant. Les conditions pour la constitution d'une garantie internationale étaient simples et une garantie nationale pourrait généralement être constitutive d'une garantie internationale. Un Registre international était destiné à protéger ces garanties contre les demandes des tiers.

L'ensemble des dispositions relatives aux mesures en cas d'inexécution était une pièce maîtresse du système de protection du créancier. En principe, le créancier garanti pourra mettre en oeuvre, pour autant que le constituant y ait consenti, les mesures telles que la prise de possession du bien grevé, la vente ou le fait de donner à bail le bien, la perception de tout revenu ou bénéfice produit par la gestion ou l'exploitation du bien (article 7). Des mesures similaires étaient mises à la disposition du vendeur conditionnel et du bailleur (article 9). Toutefois, certains systèmes juridiques ne permettaient pas au créancier de mettre en oeuvre de telles mesures sans avoir recours à un tribunal. Ces Etats pouvaient alors faire une déclaration concernant les mesures (article 52), précisant que celles-ci ne pourraient être mises en oeuvre par le créancier qu'avec une intervention d'un tribunal.

La Convention, le Protocole aéronautique ainsi que le Protocole ferroviaire prévoyaient que le créancier puisse obtenir d'un tribunal et dans un bref délai pour autant que le débiteur y ait consenti, des mesures provisoires avant le règlement au fond du litige.

En ce qui concerne le système d'inscription, la Convention fournissait des règles générales relatives aux conditions d'inscription, à la prise d'effet de l'inscription, aux personnes pouvant procéder à l'inscription, aux consultations, à la mainlevée de l'inscription ainsi que sur d'autres points particuliers. Il était prévu que le matériel roulant ferroviaire ait son propre système d'inscription.

En plus des règles relatives à l'inscription, la Convention contenait également des dispositions relatives aux deux organes chargés de l'administration du Registre: l'Autorité de surveillance et le Conservateur. Alors que l'Autorité de surveillance bénéficiait de l'immunité (article 26), le Conservateur pourrait être tenu au paiement de dommages-intérêts compensatoires (articles 27).

Enfin, le Rapporteur a mentionné les effets d'une garantie internationale vis-à-vis des tiers. Il a mis l'accent sur les règles suivantes considérées comme des principes cruciaux de la Convention:

- Une garantie inscrite primait toute autre garantie inscrite postérieurement et toute garantie non inscrite (article 28).
- La garantie du créancier ne disparaîtrait pas du fait de l'insolvabilité du débiteur (article 29).

La Convention contenait également des règles relatives à la cession d'une garantie internationale et à la compétence.

M. Stanford, Chargé de recherches principal, UNIDROIT, a informé le Comité sur le statut et l'état des travaux concernant le projet dans son ensemble ainsi que sur les prochaines étapes à atteindre (voir également le point 5 de l'ordre du jour, p. 14).

- L'industrie aéronautique était très intéressée à ce que le nouveau régime international entre en vigueur le plus tôt possible pour pouvoir s'appliquer aux matériels d'équipement aéronautiques. L'élaboration de la Convention et du Protocole aéronautique était en sa phase finale. Ces deux textes devaient être adoptés par une Conférence diplomatique qui se tiendra au Cap (Afrique du Sud) du 29 octobre au 16 novembre 2001.
- Le Protocole spatial était quasiment prêt pour transmission aux Gouvernements des Etats membres d'UNIDROIT mais sa compatibilité avec les traités en matière de droit de l'espace devait faire l'objet d'un examen lors de la 80^{ème} session du Conseil de Direction d'UNIDROIT qui se tiendra à Rome du 17 au 19 septembre 2001.
- Il était prévu qu'une seconde Session conjointe d'experts gouvernementaux (UNIDROIT / OTIF) soit convoquée en avril 2002 afin d'aller de l'avant avec l'examen du Protocole ferroviaire.

Après l'adoption de la Convention et du Protocole aéronautique, d'autres Protocoles futurs pourraient être adoptés soit par une Conférence diplomatique classique soit par le biais d'une procédure rapide d'adoption (*fast-track*).

Lors de sa 34^{ème} session qui se tiendra à Vienne du 25 juin au 13 juillet 2001, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) devrait finaliser le projet de Convention sur la cession de créances à des fins de financement. Afin d'éviter de créer des situations de conflit potentiel entre le projet de Convention et la Convention d'UNIDROIT, il était sans doute important d'exclure les créances couvertes par la Convention d'UNIDROIT telle que mise en oeuvre par le Protocole portant sur le matériel d'équipement spécifique pertinent. A cet égard, M. Stanford a invité toutes les délégations présentes à coordonner la position de leurs représentants auprès de la CNUDCI. Il a attiré l'attention sur le fait que la date limite de soumission des commentaires écrits sur le projet de Convention de la CNUDCI était le 28 mars 2001.

Le Président a invité les délégations à faire part de leurs vues générales sur le projet de Convention et le projet de Protocole ferroviaire.

Nonobstant quelques critiques émises concernant la décision de conduire en anglais seulement les discussions de la session (à l'exclusion d'une langue de travail d'UNIDROIT et de deux langues de travail de l'OTIF), deux délégations ont exprimé leur satisfaction à la vue des efforts entrepris par les deux institutions pour l'organisation de cette première Session conjointe et ont tout particulièrement loué les mérites de ceux ayant effectué le travail de rédaction. Elles ont également fait part de l'intérêt que portaient leurs Gouvernements respectifs à ce projet et se sont proposées de participer à son développement futur. Une délégation a toutefois regretté de ne pas avoir pu disposer d'assez de temps pour consulter l'ensemble des organes et institutions concernés.

Point 4 de l'ordre du jour: Examen de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (avant-projet de Protocole ferroviaire)

Avant de commencer l'examen de l'avant-projet de Protocole ferroviaire, M. Rosen a souligné que le GTF s'était efforcé d'évaluer les solutions proposées par la Common Law et par le droit civil continental sur ce sujet. Les solutions de compromis ont été préférées aux dérogations. Finalement, l'influence de la Common Law était moins évidente que dans le Protocole aéronautique. La question du service public, dont le poids semblait plus important dans le secteur ferroviaire que dans le secteur aéronautique, mettait en relief des différences supplémentaires avec le Protocole aéronautique. Une délégation a cependant émis des doutes quant à l'affirmation de la part prépondérante du service public dans le secteur ferroviaire puisque dans certains Etats d'Amérique du sud, le service public jouait un rôle également important dans le transport aérien.

La Session conjointe a ensuite étudié le texte de l'avant-projet de Protocole ferroviaire, chaque article étant présenté par le Rapporteur et le Président du GTF.

CHAPITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article I (2) - Définitions

Il a été noté que

- les définitions aux *alinéas (a), (b) et (e)* tenaient compte des systèmes d'inscription déjà existants;
- aux termes de la définition donnée à *l'alinéa (c)*, le concept de "jurisdiction primaire" était en principe fondé sur le lieu de localisation du débiteur, ce qui correspondait aux règles en vigueur dans la plupart des Etats d'Europe; cependant, cette règle était formulée d'une manière plus générale;
- la définition du *matériel roulant ferroviaire* donnée à *l'alinéa (d)* évitait volontairement d'inclure tout critère quant à la valeur minimum;
- la définition prévue à *l'alinéa (f)* tenait compte de l'existence des *réseaux ferroviaires transnationaux* qui sont déjà opérationnels en Amérique du nord;
- la définition du *critère univoque d'identification* à *l'alinéa (g)* était fondée sur l'idée d'**une** sûreté qui grevait **un** actif.

Une délégation a estimé qu'il existait une certaine contradiction entre le terme défini à l'*alinéa (b)*, "*registre local de biens meubles*" et l'article XI où le terme "Entité d'exploitation du Registre" était utilisé.

En réponse à une question, le Président du GTF a expliqué que le terme "transnational" utilisé aux *alinéas (a) et (e)* avait dans cette hypothèse été préféré au terme "international" afin d'éviter toute confusion, puisque le terme international était utilisé dans l'expression "garantie internationale". De plus il a confirmé l'opinion émise par une autre délégation selon laquelle un réseau qui couvrirait par exemple l'ensemble du continent européen ainsi que le Royaume-Uni pourrait être considéré comme un réseau ferroviaire transnational. Un autre membre du GTF a ajouté qu'à l'origine l'avant-projet utilisait le terme "régional". Suite à cette discussion, il a été suggéré d'utiliser le terme "réseau ferroviaire continental".

Plusieurs participants ont discuté de la question de savoir jusqu'à quelle distance le matériel roulant et en particulier les locomotives pouvaient se déplacer à l'intérieur d'un même réseau ferroviaire transnational ou continental. Il a été noté que certaines locomotives spécialement conçues (à voltage multiple) pourraient aller d'un bout à l'autre du continent.

Deux délégations ont estimé que l'*alinéa (f)* ne définissait que le réseau ferroviaire mais ne définissait pas le réseau ferroviaire transnational. Une de celles-ci a ainsi suggéré de compléter le texte par l'ajout des mots "afin de franchir la frontière".

Plusieurs questions concernant la définition du matériel roulant ferroviaire ont été soulevées (*alinéa (d)*). Suite à la question d'une délégation, il a été clarifié qu'il n'était pas prévu d'inclure les conteneurs dans la définition actuelle du matériel roulant ferroviaire. Il a toutefois été relevé que cela était moins clair en ce qui concerne les équipements de maintenance sur rails de haute valeur, il a été convenu que la question de savoir s'il était désirable de couvrir ce type d'équipement ferait l'objet d'un examen attentif.

Une délégation a attiré l'attention sur les définitions prévues aux Annexes F et G de la COTIF telle qu'amendée par le Protocole de 1999 où l'on pouvait trouver une définition claire et simple du "véhicule ferroviaire". Le Président du GTF a émis des doutes quant à l'opportunité d'une telle définition au regard des buts poursuivis par le Protocole ferroviaire.

La question de savoir si les manuels devaient être inclus dans la définition du matériel roulant ferroviaire a été soulevée. Pour deux délégations, les manuels étaient des éléments clefs. Le Rapporteur a suggéré que l'*alinéa (d)* précise que les manuels "relatifs au matériel roulant" soient inclus alors qu'un participant a proposé la formulation de "manuels se rattachant à l'objet", le Rapporteur a été de l'avis que cette dernière formulation était encore meilleure.

Le Président du GTF a noté que la définition du critère univoque d'identification (*alinéa (g)*) avait fait l'objet de nombreuses controverses lors de l'élaboration de l'avant-projet de Protocole. Le GTF a réalisé que chaque constructeur de matériel roulant ferroviaire avait son propre système de description. Il a été convenu que le critère d'identification à retenir devrait être fixé sur l'équipement et visible. La définition de l'*alinéa (g)* était une définition générale; le numéro du châssis en tant que critère d'identification serait sans doute la solution la plus pratique.

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

Cette article était destiné à préciser la relation entre la Convention et le Protocole; il a été noté qu'il n'était pas nécessaire de discuter de cette question à ce stade.

Article III - Champ d'application

Cet article n'a fait l'objet d'aucune discussion. Le Président du GTF a noté que la question de savoir si certaines dispositions étaient impératives ou pouvaient faire l'objet de dérogation devait être examinée à un stade ultérieur.

Article IV - Description du matériel roulant ferroviaire

Les paragraphes 1 et 3 n'ont donné lieu à aucune discussion. Pour ce qui est du paragraphe 2, la question des conséquences d'un changement de la description d'un matériel roulant ferroviaire a été discutée. Une délégation a indiqué que cette question pourrait être d'une importance particulière pour une partie à une transaction subséquente portant sur du matériel déjà utilisé. Il a été souligné que le changement de description n'affecterait pas les droits des créanciers. L'accent a été mis sur le fait que le débiteur devait en toute hypothèse communiquer au Conservateur du Registre toute modification de la description; il n'existait aucune disposition particulière pour le cas où le créancier avait connaissance ou devait avoir connaissance du changement.

Après des discussions supplémentaires, la question de savoir si le créancier perdait sa priorité si on lui avait donné avis de la modification mais qu'il n'avait pas procédé à l'inscription durant la période donnée est restée ouverte. Cependant, il a été noté que si le registre fournissait une généalogie pour un actif, le deuxième créancier serait en mesure de vérifier sa position.

Article V - Capacité de représentation

Le Rapporteur a souligné que cet article aurait sans doute besoin d'être affiné puisque l'agent, n'agissant pas en tant que principal, n'était pas partie au contrat. Malgré tout, le concept se voulait identique à celui de l'article VI du Protocole aéronautique même si les mots "ou une vente" avaient été écartés dans le Protocole ferroviaire.

Une délégation a douté qu'il soit correct de commencer la deuxième phrase avec les mots "dans ce cas" et a suggéré que la liaison avec la première phrase soit exprimée en des termes différents.

Une autre délégation a émis des doutes concernant la possibilité pour la personne agissant en tant qu'agent d'exclure les actes de la personne représentée. Elle a suggéré de remplacer les mots "à l'exclusion de la personne ou des personnes représentées" par les mots "pour le compte de la personne ou des personnes représentées". Une troisième délégation a noté que cette question portait sur les relations entre le principal et son agent mais n'impliquait pas un problème de définition ¹.

Le Rapporteur et le Président du GTF se sont rangés derrière l'avis de cette dernière délégation. Le Président du GTF a mis l'accent sur le fait que le principal et l'agent étaient chacun dans une situation différente au regard de l'actif. Il a expliqué que le GTF avait été alerté de la diversité des systèmes

¹ Les mots "à l'exclusion de la personne ou des personnes représentées" ne figurent pas dans la deuxième phrase de l'article V dans la version française du Protocole ferroviaire.

juridiques en ce qui concerne le traitement des agents; il avait tenté d'exprimer les capacités de représentation en des termes clairs et de manière uniforme. Selon le Rapporteur, les mots "faire valoir les droits et les garanties ... à l'exclusion de la personne représentée ou des personnes représentées" devraient être interprétés comme exprimant l'idée que le représentant, et seulement le représentant, pouvait faire valoir les droits et les garanties. Le Président du GTF a ajouté que dans des hypothèses de financement par consortium, le fait que chaque personne représentée puisse agir personnellement conduirait à une situation chaotique. Toutefois, il a été noté que cette question pourrait être à nouveau examinée.

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

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

Le Rapporteur et le Président du GTF ont expliqué que la finalité était de permettre à un créancier de mettre en oeuvre les mesures de manière autonome (*self-help*), sans avoir recours à un tribunal, dès qu'il était dans une position lui permettant de le faire. La possibilité de prendre possession ne posait pas de difficulté dans le Protocole aéronautique puisque l'actif pouvait très facilement être déplacé par voie aérienne d'un Etat à un autre. Cependant, le Président du GTF a réalisé que contrairement au système des Etats-Unis, les systèmes de certains pays étaient très réservés quant à l'admission de cette mise en oeuvre autonome des mesures, c'était en particulier le cas de l'Allemagne. C'est la raison pour laquelle le Protocole disposait que le créancier "peut obtenir du tribunal ... une décision". A côté de cela, il était important de spécifier que le créancier serait en mesure de déplacer le matériel roulant ferroviaire sans qu'aucune coopération de la part du débiteur ne soit requise.

Il a été souligné qu'en ce qui concernait le préavis suffisant pour la mise en oeuvre de l'article 7 (3) de la Convention il existait une différence entre les deux Protocoles: le préavis suffisant de 10 jours (voir article IX (4) du Protocole aéronautique) a été considéré trop court. En vertu de l'article VI (4) le délai serait considéré comme raisonnable s'il n'était pas inférieur à 14 jours.

Une délégation a douté de la praticabilité d'un déplacement d'un wagon/voiture ou d'une locomotive hors de l'Etat où il se trouvait. Dans le cas de l'insolvabilité de la compagnie ferroviaire il se pouvait que les équipements nécessaires au déplacement du matériel roulant ferroviaire soient hors service. De plus, il se pouvait que l'utilisation d'infrastructures étrangères soit nécessaire, or si l'accès était libre dans certains Etats, il était payant dans d'autres. Il était bien sûr beaucoup plus facile de déplacer un avion qu'une locomotive. La question de savoir si le prêteur des fonds était en mesure au moment voulu de prendre possession et de déplacer l'actif en dehors du territoire de l'Etat sur lequel il était situé était un problème d'évaluation des risques.

Le Président du GTF a répondu que le tribunal devait enjoindre au débiteur d'accorder un droit d'accès ou de transit, mais que des problèmes pratiques pouvaient toutefois survenir lorsque celui-ci était en faillite.

Une délégation a souligné que la mise en oeuvre autonome des mesures (*self-help*) devait être vue comme la règle générale au sens de la Convention.

Une autre délégation a fait part de ses inquiétudes dans le cas où la mise en oeuvre d'une mesure conduisait à une interruption d'un service public. La question de savoir si, et dans l'affirmative dans quelle mesure, du matériel roulant ferroviaire participant à un service public pouvait être protégé de la mise en oeuvre des mesures en cas d'inexécution.

Il a été clarifié que les termes "un débiteur et un créancier" tels qu'utilisés au paragraphe 3 comprenaient le constituant et le créancier garanti. Le Rapporteur a confirmé que les termes "constituant et créancier garanti" étaient utilisés aux articles 7 et 8 de la Convention.

Article VII - Choix de la loi applicable

Le Rapporteur a remarqué que cette règle était commune à tous les systèmes juridiques, mais que cette disposition devrait prendre place à la fin du Chapitre I comme cela était le cas dans le Protocole aéronautique. Le Président du GTF a souligné que cet article reflétait la pratique en donnant aux parties une large autonomie contractuelle; même une loi n'ayant pas de lien avec l'opération pourrait être choisie. Deux parties suisses pourraient ainsi s'entendre pour que le droit du Royaume-Uni s'applique à leur contrat du fait de la standardisation du système de droit applicable (mêmes documents, système juridique unique).

En réponse à une question du Président, le Rapporteur a confirmé qu'il était prévu que l'article VII couvre à la fois des situations internes et des situations présentant un élément d'extranéité.

Deux délégations ont mis l'accent sur l'importance de la prise en considération des règles impératives des droits nationaux; les parties pourraient être empêchées de choisir une loi étrangère si elles sont toutes deux soumises aux dispositions impératives du droit national. Une de ces délégations a souligné que les dispositions de la Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles devraient également être prises en considération.

Le Rapporteur a noté que les règles impératives internationales l'emportaient sur les règles impératives strictement internes. Aux termes de l'article XIX, la Convention l'emportait sur la Convention de Rome.

Le Président du GTF a noté qu'il était malgré tout désirable d'envisager la possibilité de choisir des règles appropriées et comprises du marché; il était concevable que deux parties souhaitent conclure un contrat de crédit-bail dans un Etat dont le système ne prévoyait aucune règle pour ce type d'opération; dans cette hypothèse les parties devaient avoir la possibilité de choisir une loi plus appropriée. Il a été convenu que le texte serait amendé afin de rendre clair le fait que les parties pourront faire ce choix à tout moment.

Le Président a conclu que cette disposition devait faire l'objet d'un nouvel examen.

Article VIII - Mesures judiciaires d'urgence

A la suite de la suggestion du Président de la Session conjointe, le Président du GTF a convenu qu'il serait souhaitable que l'intitulé de cet article corresponde à celui de l'article 12 de la Convention (mesures provisoires) et de l'article X du Protocole aéronautique (Modification des dispositions relatives aux mesures provisoires).

Le Rapporteur et le Président du GTF ont convenu que l'exigence du consentement du débiteur en vertu de l'article 12 (1) de la Convention n'était pas réaliste et quelque peu contradictoire; toutefois le tribunal était libre de fixer toute condition qu'il estimerait nécessaire.

Il a été noté que la sensibilité au droit interne et la reconnaissance du besoin de protéger les services publics avaient joué un rôle important lors de la rédaction de cet article. Toutefois, une délégation et le Président ont émis des doutes quant au traitement accordé par cet article à la question du service public. Une autre question controversée était celle de la juridiction. En effet, la juridiction où l'actif était localisé pouvait différer de la juridiction primaire prévue à l'article I (2) (c). La conservation de l'actif d'un côté et la protection des droits du créancier de l'autre était une question d'ordre public dans certains Etats.

Il a été convenu que cette disposition devait être révisée en tenant compte de ces remarques.

Article IX - Sanctions en cas d'insolvabilité

Le Rapporteur et le Président du GTF ont fait remarquer que les dispositions du Protocole aéronautique relatives aux mesures en cas d'insolvabilité étaient optionnelles (article XI, Variantes A et B). Les Etats contractants étaient libres de choisir entre une "version dure" et une "version douce". Les Etats qui opteraient pour la version dure permettraient certainement un meilleur financement des biens d'équipement de grande valeur du fait de la protection accordée aux créanciers. Ce système avait déjà produit des effets bénéfiques aux Etats-Unis. C'est la raison pour laquelle des dispositions similaires avaient été introduites dans le Protocole ferroviaire.

Deux délégations se sont inquiétées de l'absence d'une disposition "opt-out" qui compléterait cette version jugée trop "dure".

Le Président du GTF a souligné qu'une clause facultative de type "opt-out" conduirait à une protection moins efficace du créancier. Il a mis l'accent sur le fait que cette disposition pourrait être très importante pour les Etats avec un droit qui n'assure pas un tel degré de protection au créancier mais qui ont un besoin important de financement pour du nouveau matériel roulant ferroviaire. Si cette version n'était pas acceptable, il serait préférable de trouver une solution de compromis consistant en un adoucissement de cette disposition plutôt que de permettre une clause "opt-out".

En ce qui concernait les mots entre crochets aux paragraphes 9 et 10, une délégation ainsi que le Rapporteur ont proposé d'harmoniser la rédaction avec celle du Protocole aéronautique, ce qui conduirait à supprimer les crochets au paragraphe 9, à conserver les mots "aux fins de résilier le contrat" et à supprimer les mots entre crochets au paragraphe 10 "et aucun principe de propriété supposé n'annulera les garanties inscrites". Le Rapporteur était de l'avis que cette disposition était inutile puisque l'article 29 (3) de la Convention prévoyait une règle générale à cet effet.

Il a été reconnu que des amendements supplémentaires à cet article seraient nécessaires après un examen ultérieur.

Article X - Assistance en cas d'insolvabilité

La question de la relation entre les articles IX et X a été soulevée, en particulier en comparaison avec le Protocole aéronautique. La question de savoir si une obligation plus générale de coopération devait être introduite - indépendamment de l'existence d'une éventuelle clause "opt-out" à l'article IX - a été soulevée. Une délégation a suggéré de remplacer les mots "pour l'application des dispositions de l'article IX" par les mots "pour la mise en oeuvre des mesures en cas d'insolvabilité".

Une autre délégation a pensé que ce dont il était besoin n'était pas tant la consécration d'une obligation de coopérer plus générale mais d'une obligation de coopérer formulée en des termes plus obligatoires; les mots "devront prêter promptement leur concours et leur aide" lui semblaient vagues et devraient être remplacés par les mots "prêteront leur coopération". Le Président a estimé que cet article devait être vu comme une obligation de moyens. Le Rapporteur a expliqué que le *ratio legis* était de demander au tribunal de prendre des décisions - en vertu de la loi de l'Etat contractant - afin d'assister les tribunaux étrangers. Une délégation a émis une opinion contraire en arguant que cette formulation respectait l'indépendance des tribunaux. De plus, elle a suggéré que cette disposition devrait être déplacée dans le texte de la Convention puisqu'elle s'appliquait à d'autres biens d'équipement.

Le Président a conclu qu'il serait nécessaire de réexaminer la formulation de cet article ainsi que son emplacement.

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

Article XI - Autorité de surveillance et Conservateur du Registre

Plusieurs points de vue ont été exprimés en ce qui concerne le paragraphe 1 qui prévoyait - provisoirement entre crochets - que l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) agirait en tant qu'Autorité de surveillance initiale. Ces points de vue sont les suivants:

- l'OTIF semblait être au niveau intergouvernemental l'organisation la plus appropriée pour remplir ces fonctions;
- l'Organisation désignée devait être maintenue entre crochets puisque d'autres voies n'avaient pas encore été explorées;
- la formulation devrait être restreinte à "organisation intergouvernementale", la question de savoir si une ou, le cas échéant, deux ou trois Autorités de surveillance (continentales) seraient prévues n'avait pas encore fait l'objet de discussions;
- il était prématuré de prendre une décision générale déterminant les organes auxquels seront dévolus les rôles d'Autorité de surveillance et de Conservateur; la détermination de ces organes devrait être faite en fonction de la compétitivité des coûts; la responsabilité pourrait avoir une influence sur les coûts et cette question n'avait pas encore été discutée.

Le Président du GTF a invité les délégations à indiquer d'autres organisations qu'elles estimeraient appropriées pour remplir éventuellement les fonctions d'Autorité de surveillance. Le Président a conclu qu'à ce stade, le paragraphe 1 devait rester entre crochets.

En ce qui concerne le paragraphe 2, qui prévoyait - provisoirement entre crochets - que la Société européenne pour le financement du matériel ferroviaire (Eurofima) agirait en tant que Conservateur du registre initial et assurerait la création d'une Entité d'exploitation du Registre, les points de vue suivants ont été exprimés:

- en premier lieu, une question générale a été soulevée quant à savoir si le Protocole devait désigner le Conservateur initial. L'avant-projet de Protocole a supposé qu'il était sensé que le Protocole se charge de cette désignation même si en principe cela n'était pas nécessaire;
- deux délégations se sont déclarées favorables au maintien du paragraphe 2 entre crochets et à l'extension des crochets à la seconde phrase (relative à l'Entité d'exploitation du Registre) puisque celle-ci était étroitement liée à la première;
- des doutes ont été exprimés quant à savoir si Eurofima, en tant que société de financement, pourrait être considérée comme un organe approprié pour exercer les fonctions de Conservateur du Registre du fait des conflits d'intérêts possibles;
- les fonctions de Conservateur devraient être exercées par un organe qui a de l'expérience dans le domaine du matériel roulant ferroviaire;
- toute organisation ou société devrait être autorisée à se porter candidate à l'exercice des fonctions de Conservateur; le choix se portera sur celle qui offrira d'exercer ces fonctions de la manière la plus efficace.

Le Président du GTF a noté que le GTF avait en quelque sorte anticipé l'implication d'Eurofima compte tenu de son expérience pratique dans ce domaine - elle gérait déjà un registre sur le matériel roulant ferroviaire. La question de savoir s'il pouvait y avoir des conflits d'intérêts était discutable. De son point de vue, le choix d'Eurofima en tant que Conservateur ne conduirait pas à des conflits d'intérêts. De plus, il fallait d'abord résoudre les problèmes relatifs à l'établissement des critères et à la mise en place de la procédure le plus rapidement possible. C'était là une question de coût.

Le représentant d'Eurofima a insisté sur le fait que dans l'hypothèse où il serait demandé à sa société d'exercer le rôle de Conservateur, ses devoirs en tant que Conservateur seraient complètement séparés du reste de ses activités. Eurofima se rendait cependant compte qu'une prise de décision serait prématurée à ce stade. Le représentant d'Eurofima a néanmoins fait part de ses inquiétudes concernant les coûts impliqués. Eurofima a déclaré qu'elle n'était pas prête à investir des sommes importantes dans un futur système sans savoir si elle serait désignée afin d'exercer les fonctions de Conservateur. Le représentant d'Eurofima a souligné qu'il existera une différence en termes de coûts si Eurofima était obligée de participer aux futures réunions relatives au Protocole et d'investir davantage en termes de développement de système.

Suite à ces discussions, le Président a conclu que l'ensemble du paragraphe 2 devait être supprimé, la désignation du Conservateur étant déjà mentionnée au paragraphe 1. Par conséquent, les références au paragraphe 2 dans les paragraphes 1 et 3 devaient également être biffées.

En ce qui concerne le paragraphe 5, l'opinion selon laquelle il serait utile de fixer un délai au mandat du Conservateur initial a été exprimée. Le Président du GTF a souligné que du fait des investissements nécessaires au développement d'un logiciel, à la formation, à l'organisation et aussi en tenant compte du désir du Conservateur initial de rembourser ses frais, la période de cinq ans prévue dans le Protocole aéronautique n'était pas suffisante. Deux délégations se sont exprimées en faveur de la possibilité de donner à l'Autorité de surveillance le pouvoir de fixer la période appropriée.

Le Président a conclu que les mots entre les premiers crochets au paragraphe 5 (“de dix ans à compter de la date d’entrée en vigueur du présent Protocole”) devaient être supprimés alors que les mots entre les deuxièmes crochets (“jugée appropriée par l’Autorité de surveillance, mais ne pouvant en aucun cas dépasser dix ans”) devaient être maintenus mais sans les crochets.

A la suite d’une brève discussion relative à l’utilité des paragraphes 6 et 7 et à la question de savoir si le prestataire de services prévu au paragraphe 7 pourrait bénéficier d’une immunité de fonctions, il a été décidé que ces paragraphes conserveraient certains passages entre crochets.

Article XII - Réglementation initiale

Cet article n’a fait l’objet d’aucune discussion, à l’exception d’un commentaire portant sur la rédaction et relevant l’incohérence entre l’intitulé et la formulation de l’article ².

Article XIII - Accès au Registre

[Article XIV - Registres transnationaux indépendants]

Il a été convenu que cela n’avait aucun sens d’avoir une discussion détaillée sur ces articles sans analyser au préalable les systèmes d’inscription existants ou potentiels. Il a été décidé que cette analyse technique sera menée par un Groupe spécial qui préparera le terrain pour une prise de décision politique ultérieure (voir point 5 de l’ordre du jour). De ce fait, les discussions concernant ces articles ont été ajournées.

Néanmoins, deux délégations représentant des Etats qui possédaient déjà des systèmes d’inscription opérationnels ont fait les déclarations d’ordre générale suivantes. Premièrement, il faudra décider s’il convient d’établir un système d’inscription universel, régional ou continental. Le fait que le matériel roulant ferroviaire ne pourra que très rarement être déplacé d’un continent à un autre devra être pris en considération. Ce dernier élément faisait pencher la balance en faveur d’un système d’inscription continental. Adopter un système plus large aurait de sérieuses conséquences en termes de coûts, d’incertitude et de transparence, du moins pendant une période de transition pour les Etats qui possèdent déjà un système d’inscription. Une évaluation devait être faite pour savoir si les bénéfices attendus du nouveau système l’emportaient sur les risques impliqués par cette transition.

Il a été reconnu que l’expérience des Etats possédant déjà un système d’inscription opérationnel serait d’une grande utilité pour les travaux du Groupe spécial.

Article XV - Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre

Le rapporteur et le Président du GTF ont donné quelques explications en ce qui concerne cet article, et en particulier sur les paragraphes 1 à 6; cela n’a suscité aucune discussion. Il a été noté que les paragraphes 7 et 8 relatifs à la responsabilité du Conservateur pour les pertes occasionnées ainsi que la question de son assurance, devaient faire l’objet de discussions futures. Du fait du manque de temps, les discussions sur cette disposition ainsi que sur les articles suivants ont été ajournées.

² Dans la version anglaise entre “First” et “Initial”; dans la version française entre “réglementation” et “prescription”.

Point 5 de l'ordre du jour: Travaux futurs

(voir également le point 3, p. 4 - information de M. Stanford)

Le Secrétaire Général d'UNIDROIT a souligné que l'événement principal à venir était la Conférence diplomatique pour l'adoption de la Convention et du Protocole aéronautique, qui se tiendra du 29 octobre au 16 novembre 2001 au Cap (Afrique du Sud). L'organisation d'une deuxième Session conjointe d'experts gouvernementaux pour l'élaboration du projet de Protocole ferroviaire avant la Conférence n'aurait pas de sens. Une date appropriée pour une deuxième Session conjointe serait avril 2002. Avant la tenue de la Conférence diplomatique au Cap, les Gouvernements seraient invités à formuler des commentaires sur la Convention de base et sur le Protocole aéronautique. Les Gouvernements devront s'assurer d'une bonne coordination afin que les intérêts de tous les secteurs concernés - et pas seulement ceux de l'industrie aéronautique - soient pris en compte. Il serait aussi souhaitable que des représentants d'organisations internationales gouvernementales ou non-gouvernementales qui s'occupent de transport ferroviaire assistent à la Conférence diplomatique.

Le Secrétaire Général d'UNIDROIT était convaincu qu'une étude d'évaluation de l'impact économique comme celle qui avait été réalisée pour le Protocole aéronautique serait utile au futur Protocole ferroviaire. Une telle étude pourrait être initiée et discutée lors d'un séminaire qui pourrait éventuellement être organisé avec des organisations internationales ferroviaires (UIC, CIT) et/ou l'industrie ferroviaire nord-américaine.

De plus, l'avant-projet de Protocole ferroviaire fera l'objet d'une révision par un petit groupe de rédaction informel afin de prendre en compte les discussions de la session. Il a été convenu que tous les efforts devaient être faits afin d'accomplir cette révision d'ici à l'été 2001.

La participation au Groupe spécial sur le registre qui sera mis en place conformément à la discussion sous le point 4 de l'ordre du jour (voir *supra*) sera libre pour tous les Gouvernements intéressés.

Le Directeur Général du Secrétariat de l'OTIF partageait les vues exprimées par le Secrétaire Général d'UNIDROIT en ce qui concerne l'organisation des travaux futurs. Suite aux commentaires d'un observateur, il a confirmé le besoin de coordonner les différents registres établis pour des motifs variés, y compris la banque de données mise en place en vertu de l'article 13 des Règles uniformes ATMF (Appendice G à la COTIF). A ce stade, les besoins opérationnels et commerciaux pourraient être précisés et examinés du point de vue de l'éventuelle combinaison de ces différentes banques de données et des solutions spécifiques qui pourraient être nécessaires.

Une délégation a suggéré de manière informelle que le Groupe spécial sur le registre soit mis en place et conduise ses travaux de manière informelle en utilisant le courrier électronique comme moyen principal de communication.

Cette suggestion a été acceptée par la Plénière. Après la pause au cours de laquelle le Groupe spécial a été mis en place et au cours de laquelle les adresses électroniques ont été échangées, le Président a annoncé que l'Italie et les Etats-Unis d'Amérique présideraient conjointement le Groupe spécial.

Une délégation a souligné l'importance, avant que ne commencent les travaux du Groupe spécial, que chaque membre du groupe étudie le Protocole aéronautique ainsi que l'ensemble des documents préparés par le Groupe de travail aéronautique. En effet, beaucoup de problèmes à résoudre dans la mise en place d'un système d'inscription étaient communs aux matériels d'équipement aéronautiques et au matériel

roulant ferroviaire. Les membres du Groupe spécial pourraient apprendre de l'expérience acquise lors du Protocole aéronautique. La même délégation a souligné qu'il était important que la question politique de savoir si le système d'inscription devrait être intercontinental, continental ou régional soit prise avant que l'on ne se penche sur la question de la mise en place du Registre.

Même si elles comprenaient ces préoccupations, deux autres délégations ne voyaient aucun obstacle à ce que des discussions sur des problèmes généraux soient amorcées en ce qui concerne par exemple la technologie relative à l'information, à l'organisation du Registre et à l'attribution directe des codes. Un observateur a parlé des travaux en cours sur l'extension du système de codification existant du fait du nombre croissant d'entreprises ferroviaires privées ou semi-privées.

Sans remettre en cause l'utilité d'une mise à jour du système de codification, une délégation, appuyée par une autre, a réaffirmé l'opinion selon laquelle la décision politique en ce qui concerne le Registre aurait une influence sur les aspects techniques.

Une autre délégation a appuyé la suggestion selon laquelle le Groupe spécial devrait commencer ses travaux par l'étude des solutions apportées dans le Protocole aéronautique et suivre ses solutions, à moins que des questions spécifiques au secteur ferroviaire appellent des solutions différentes. Elle a également partagé l'opinion selon laquelle il était préférable en premier d'obtenir des réponses sur le nombre de registres nécessaires et sur la manière dont ils devront travailler ensemble.

Le Président du GTF a attiré l'attention des participants sur le fait qu'un nombre important de points substantiels dépendrait de l'aspect final de la Convention de base. Il était certain que cela ne serait vraiment clair qu'à la fin de la Conférence diplomatique.

A la suite d'une question du Directeur Général du Secrétariat de l'OTIF, le Président du GTF a donné quelques informations relatives à la personne qui serait chargée d'élaborer l'étude d'évaluation de l'impact économique projetée et en particulier sur le Centre pour l'analyse économique du droit (*Center for the Economic Analysis of Law*), Washington D.C., et a mis en lumière certains des problèmes qui se poseront (ressources limitées, caractère confidentiel de certaines données relatives à des opérations ferroviaires). Il a exprimé le souhait de pouvoir présenter une telle étude dans un délai de trois mois afin qu'il puisse être tenu compte des intérêts économiques du secteur ferroviaire lors de la Conférence diplomatique. Pour ce qui était de la phase initiale et des discussions sur cette étude, l'Afrique du Sud s'était dite prête à organiser un séminaire sur le continent africain afin d'informer et d'impliquer plus d'Etats africains dans le projet.

Le Président a souligné qu'il appartiendra aux deux Secrétariats de prendre les arrangements nécessaires pour la mise en place du petit groupe de rédaction.

Suite à une brève discussion, **“le mandat du Groupe spécial sur le Registre”** a été établi comme suit:

“Rapporter aux experts gouvernementaux les points suivants:

- la mesure dans laquelle les conclusions du Groupe spécial sur le Registre international relatives à la gestion du Registre aéronautique pourraient s'appliquer à la gestion du Registre sur le matériel roulant ferroviaire;

- une analyse des systèmes régionaux d'inscription du matériel roulant ferroviaire existants ou potentiels;
- les divers avantages et inconvénients de l'élaboration de dispositions spéciales pour les systèmes d'inscription au sein de réseaux ferroviaires transnationaux unifiés;
- les critères univoques d'identification et la manière de procéder à leur inscription;

- l'utilité et le coût de l'élaboration d'un lexique sur les descriptions équivalentes du matériel roulant;
et toute autre question technique ou opérationnelle ainsi que les implications juridiques.

Le Groupe spécial n'est pas autorisé à prendre des décisions sur des questions de nature politique posées par le Protocole”.

Point 6 de l'ordre du jour: Divers

Après avoir pris en compte les opinions exprimées avant et durant la première Session conjointe d'experts gouvernementaux chargés d'élaborer un projet de Protocole ferroviaire, le Directeur Général du Secrétariat de l'OTIF a assuré aux participants que tous les efforts seraient entrepris afin de bénéficier de l'interprétation simultanée dans les deux autres langues de travail de l'OTIF lors de la prochaine Session conjointe.

Clôture

Le Président a exprimé toute sa gratitude pour la coopération des délégations et des organisateurs. Il était convaincu que les résultats excellents qui ont couronné les travaux de la première Session conjointe permettaient d'entretenir tous les espoirs de réussite dans la suite des travaux.

Le Président du GTF a remercié et félicité le Président de la Session conjointe pour son excellente présidence; il a également remercié tous ceux qui lui avaient apporté leur soutien, contribuant ainsi au succès de cette première Session conjointe.

Liste des annexes au Rapport
Première Session conjointe OTIF / UNIDROIT

- A - Liste des participants
- B - Liste des documents de travail
- C - Ordre du jour
- D - Discours de bienvenue du Directeur Général de l'OCTI
- E - Discours de bienvenue du Secrétaire Général d'UNIDROIT
- F - Avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (OTIF/JGR/2 – UNIDROIT 2001 Etude LXXIIIH – Doc. 4 corr.)
- G - Discours du Président du Groupe de travail ferroviaire
- H - Présentation d'EUROFIMA
- I - Observations du Groupe de travail aéronautique

LIST OF PARTICIPANTS
LISTE DES PARTICIPANTS

STATES / ETATS

Argentina / Argentine

Ms Inés Mónica **Weinberg**
Professor of Law
University of Buenos Aires
Buenos Aires

Austria / Autriche

Ms Birgit **Winkler**
Federal Ministry of Justice
Vienna

Belgium / Belgique

Mr Philippe **Quarneau**
Conseiller adjoint
Ministère des Communications
et de l'Infrastructure
Administration du transport terrestre
Service du transport par rail
Bruxelles

Mr José **Compère**
Conseiller juridique principal, Chef de division
Société Nationale des Chemins de fer
Belges (SNCB)
UCC Services généraux
Affaires internationales
Bruxelles

Canada

Mr Philippe **Lortie**
Lawyer, Legal Adviser
Department of Justice of Canada
Ottawa

Ms Cristina **Circelli**
Attorney
Canadian National Railways
Montreal

Ms Anna M. **Tosto**
Lawyer, Mc Carthy Tétrault
Ottawa

China / Chine

Mr Wang **Xin**
Deputy Director of Division
Department of Treaty and Law
Ministry of Foreign Trade and Economic
Cooperation (MOFTEC)
Beijing

Mr Xiong **Dongmei**
Head of Section
Department of Treaty and Law
Ministry of Foreign Trade and Economic
Cooperation (MOFTEC)
Beijing

Croatia / Croatie

Mr Josip **Starešinic**
Counsellor
General Direction
Croatian Railways (HZ)
Zagreb

Czech Republic / République tchèque

Mr Petr **Hron**
Ministerial Counsellor
Transport Policy
International Relations and
Environment Department
Ministry of Transport and Communications
Prague

Finland / Finlande

Mr Antti T. **Leinonen**
Counsellor of Legislation
Law Drafting Department
Ministry of Justice
Helsinki

Mr Mika **Mäkilä**
Senior Officer
Technical Unit
Finnish Rail Administration
Helsinki

Germany / *Allemagne*

Mr Hans-Georg **Bollweg**
Head of Division
Federal Ministry of Justice
Berlin

Mr Karl F. **Kreuzer**
Professor of Law
Institut für Rechtsvergleichung
University of Würzburg
Würzburg

Mr Lutz-Christian **Funke**
Vice President
Export- u. Projektfinanzierung
Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)
Frankfurt-am-Main

Hungary / *Hongrie*

Mr László **Polgár**
Director
Department for Rail Transport
Ministère des Transports, des Communications et
de la Gestion des Eaux
Budapest

Italy / *Italie*

Mr Fabio **Croccolo**
Deputy Director
International Affairs
Ministero dei Trasporti e della Navigazione
Rome

Mr Giancarlo **Piro**
International Affairs Manager
FS - Trenitalia
Florence

Mr Luigi **Battistelli**
Professeur de Systèmes électriques pour
les transports
Département d'ingénierie électrique
Faculté d'ingénieurs de l'Université de Naples
«Federico II»
Naples

Ms Claudia **Nicchiniello**
Consultant
Ministry of Foreign Affairs
Centro Studi Trasporti (CST S.p.A.)
Naples

Portugal

Mr Luís **Duarte d'Almeida**
Lawyer
Department of International Relations
Instituto Nacional do Transporte Ferroviário
(INTF)
Lisbon

Republic of Korea / République de Corée

Mr Sung-Cheol **Han**
Legal Counsellor
Permanent Mission of the Republic of Korea
Genève

Mr Ki-Mo **Lim**
Embassy of the Republic of Korea
Berne

Russian Federation / Fédération de Russie

Ms Julia **Lenevich**
Main specialist of the Legal Department
Ministry for Economic Development and Trade
Moscow

South Africa / Afrique du Sud

Mr Ishwar **Mahadeo**
First Secretary
Embassy of the Republic of South Africa
Berne

Sweden / Suède

Mr Henrik **Kjellin**
Deputy Director
Division for Intellectual Property and
Transport Law
Ministry of Justice
Stockholm

Switzerland / Suisse

Ms Jelena **Koç**
Research Officer
Federal Department of Transport
Berne

Mr Christoph **Haldimann**
Deputy Director
Legal Section
Federal Department of Transport
Berne

Tunisia / Tunisie

Mr Hédi **Mougaida**
Director of Legal Affairs
Department of Transport
Tunis

Mr Mohamed El Hédi **Ghabara**
Assistant Director
General Directorate for Land Transport
Department of Transport
Tunis

United Kingdom / Royaume-Uni

Ms Sonia **Gower**
Solicitor
Strategic Rail Authority
London

Sir Roy **Goode**
Emeritus Professor of English Law
St John's College
Oxford

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

Mr Peter **Bloch**
Chief Negotiator
Office of the General Counsel
U.S. Department of Transportation
Washington

Mr Steven **Harris**
Professor of Law
Chicago-Kent College of Law
Illinois Institute of Technology
(Private Sector Advisor)
Chicago

Mr Louis **Emery**
Counsel
Office of the General Counsel
U.S. Export-Import Bank
Washington

INTERNATIONAL NON-GOVERNMENTAL ORGANISATIONS
ORGANISATIONS INTERNATIONALES NON-GOUVERNEMENTALES

**European Company for the Financing
of Railroad Rolling Stock /
*Société européenne pour le financement
de matériel ferroviaire (EUROFIMA)***

Mr Jean-Pierre **Deriaz**
Member of the Management
Basel

Mr Jean-Pierre **Phan**
Member of the Management
Basel

**International Rail Transport Committee /
*Comité International des transports (CIT)***

Mr Thomas **Leimgruber**
Secretary
Berne

Mr Edmond **Berthier**
Consultant
Berne

**International Union of Private Railway
Wagons / *Union internationale des
wagons privés (UIP)***

Mr Antoine **Maillard**
Director
ERMEWA S.A.
Genève

**International Union of Railways /
*Union internationale des chemins de fer
(UIC)***

Mr Jacques **Cornet**
Deputy Director General
Paris

Mr David **Gecht**
Lawyer, Head of Legal Services
Paris

**Rail Working Group /
*Groupe de travail ferroviaire***

Mr Howard **Rosen**
Expert consultant on international rail finance
matters to the UNIDROIT Study Group for the
preparation of uniform rules on international interests
in mobile equipment and Co-ordinator of the Rail
Working Group
Zug

Ms Karin **Kilbey**
Head of Business Standards
HSBC Rail (UK) Limited
London

SECRETARIAT / *SECRETARIAT*

UNIDROIT

Mr Herbert **Kronke**
Secretary-General
Rome

Mr Martin J. **Stanford**
Principal Research Officer
Rome

OTIF

Mr Hans Rudolf **Isliker**
Director General
Berne

Mr Gerfried **Mutz**
Deputy to the Director General
Berne

Ms Eva **Hammerschmiedová**
Assistant Counsellor
Berne

Mr Alain **Caillaouze**
Second Secretary
Berne

Liste des documents de travail

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

Ordre du jour

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

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

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

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

Discours de bienvenue du Directeur général de l'OCTI

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

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

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

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

Recevez une bienvenue très cordiale.

Votre présence ici aujourd'hui a un sens:

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

Cher M. Isliker,
Excellences,
Mesdames et Messieurs,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE PREMIER DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

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

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

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

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

CHAPITRE IV

JURIDICTION

Article XVIII

Renonciation à l'immunité de juridiction

CHAPITRE V

RELATIONS AVEC D'AUTRES CONVENTIONS

Article XIX

Relations avec d'autres Conventions

CHAPITRE VI

[AUTRES] DISPOSITIONS FINALES

Article XX

Adoption du Protocole

Article XXI

Entrée en vigueur

Article XXII

Unités territoriales

Article XXIII

Application temporelle

Article XXIV

Déclarations et réserves

Article XXV

Déclarations écartant l'application de certaines dispositions

Article XXVI

Déclarations subséquentes

Article XXVII

Retrait des déclarations et des réserves

Article XXVIII

Dénonciations

Article XXIX

Révision du Protocole

Article XXX

Arrangements relatifs au dépositaire

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

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

LES ETATS PARTIES AU PRÉSENT PROTOCOLE,

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

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

SONT CONVENUS des dispositions suivantes relatives au matériel roulant ferroviaire:

**CHAPITRE PREMIER
DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Article premier
Définitions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article II

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

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

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

Article III

Champ d'application

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

¹ Pourrait nécessiter une réflexion ultérieure.

Article IV

Description du matériel roulant ferroviaire

1. Une description du matériel roulant ferroviaire qui comprend le critère univoque d'identification est nécessaire et suffisant pour identifier le bien aux fins de l'alinéa c) de l'article 6 et de l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 30 de la Convention.
2. Le débiteur doit communiquer au Conservateur du registre toute modification d'une telle description au moment où la modification intervient ou avant que celle-ci n'intervienne; toutefois, tout droit d'un créancier portant sur un matériel roulant ferroviaire dont la description s'est modifiée est subordonné à tout droit d'un créancier enregistré en rapport avec la ou les description(s) antérieure(s). Dans le cas où un matériel roulant ferroviaire quitte un réseau transnational ferroviaire, le débiteur doit immédiatement en informer le Conservateur du registre, en indiquant le critère univoque d'identification approprié à la nouvelle affectation.
3. Une modification ou un renouvellement du matériel roulant ferroviaire n'affecte pas les droits du créancier.

Article V

Capacité de représentation

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

CHAPITRE II

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

Article VI

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

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

²

Pourrait être transféré dans la Convention.

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

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

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

Article VII

Choix de la loi applicable

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

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

Article VIII

Mesures judiciaires d'urgence

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

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

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

Article IX

Sanctions en cas d'insolvabilité

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

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

2. Le présent article s'applique lorsque :

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

3. Le débiteur ou un administrateur d'insolvabilité doit dans un délai ne dépassant pas soixante jours à partir de la date d'insolvabilité (période de remède):

- a) remédier aux manquements et s'engager à exécuter toutes les obligations à venir, conformément au contrat et aux documents y relatifs; ou
- b) donner la possession du matériel roulant ferroviaire au créancier, à moins qu'au préalable, il en ait été convenu autrement par écrit et, si tel n'est pas le cas, conformément et dans l'état prévu au contrat et aux documents afférents à l'opération.

4. Sauf si et jusqu'à ce que la possession du bien a été donnée au créancier conformément au paragraphe 3 :

- a) l'administrateur de faillite ou, le cas échéant, le débiteur doit sauvegarder le matériel roulant ferroviaire et sa valeur et assurer la maintenance conformément au contrat et
- b) le créancier est en droit de demander toute autre forme de mesure judiciaire intérimaire prévue par la loi applicable.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article X *Assistance en cas d'insolvabilité*

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

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

Article XI *Autorité de surveillance et Conservateur du Registre*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article XII *Réglementation initiale*

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

Article XIII *Accès au Registre*

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

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

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

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

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

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

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

Article XIV

*[Registres transnationaux indépendants]*⁸

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

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

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

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

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

Article XV

Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article XVI

Droits d'inscription au Registre international

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article XVII

Modification des dispositions relatives aux cessions

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

CHAPITRE IV

JURIDICTION

Article XVIII

Renonciation à l'immunité de juridiction

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

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

CHAPITRE V

RELATIONS AVEC D'AUTRES CONVENTIONS

Article XIX

Relations avec d'autres Conventions

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

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

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

CHAPITRE VI

[AUTRES] DISPOSITIONS FINALES

Article XX

Adoption du Protocole

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

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

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

Article XXI *Entrée en vigueur*

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

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

Article XXII *Unités territoriales*

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

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

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

Article XXIII *Application temporelle*

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

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

Article XXIV
Déclarations et réserves

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

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

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

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

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

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

Article XXVI
Déclarations subséquentes

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

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

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

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

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

Article XXVII

Retrait des déclarations et des réserves

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

Article XXIII

Dénonciations

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

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

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

Article XXIX

Révision du Protocole

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

a) l'application pratique du présent Protocole et son efficacité à faciliter le financement portant sur un actif et le crédit-bail portant sur des matériels roulant ferroviaires;

b) l'interprétation donnée aux dispositions de la Convention, du présent Protocole et du règlement par les tribunaux;

c) le fonctionnement du système d'inscription international ainsi que l'exécution des fonctions du Conservateur du registre et sa supervision par l'Autorité de surveillance;

d) l'opportunité d'apporter des modifications au présent Protocole ou aux accords relatifs au Registre international

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

Article XXX

Arrangements relatifs au depositaire

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

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

a) informe tous les Etats contractants qui ont signé le présent Protocole ou qui y ont adhéré et [...] :

i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de toute déclaration effectuée en vertu du présent Protocole;

iii) du retrait de toute déclaration;

iv) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

v) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

b) transmet des copies certifiées du présent Protocole à tous les Etats contractants signataires, à tous les Etats contractants qui adoptent le présent Protocole conformément à l'article 49 de la Convention et à [...];

c) fournit à l'Autorité de surveillance le contenu de chaque instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation, d'adhésion, de déclaration ou de retrait de déclaration afin que les informations qui y sont contenues puissent être accessibles à tous;

d) accomplit toute autre fonction qui incombe habituellement aux depositaires.

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

SPEECH OF HOWARD ROSEN
CO-ORDINATOR OF THE RAIL WORKING GROUP
TO A MEETING OF GOVERNMENTAL EXPERTS
CONSIDERING THE RAIL PROTOCOL TO THE
DRAFT UNIDROIT CONVENTION ON INTERNATIONAL
INTERESTS IN MOBILE EQUIPMENT

BERNE 15th MARCH 2001

A few months ago I was at a reception and was talking to someone who I knew reasonably well socially. He asked me (as often people do ask) "Howard, what exactly do you do?" I told him that I worked as an international asset finance lawyer with a particular focus on the rail industry. "Ah", he responded, "so you work in a sunset industry?" I have to add that the remark was made in the days when the NASDAQ was comfortably above 2,000 and telecommunications, media and technology were seen as progressive "sunrise" industries. My friend was very puzzled by my strong reaction to his remark. If any industry was going to blossom in the 21st Century, I told him, it would be the railway sector. The overcrowding of the roads and of the skies, growing populations and, in particular, the social and environmental benefits that would arise and that would be demanded. But in one respect my friend was right to be sceptical. Despite considerable improvements over the last few years, the railway systems of the world are generally still quite inefficient. In many countries, the railway system is seen as a "national treasure", to be cosseted and protected and, outside of North America, funded predominately by the State directly or via the financial markets with Government guarantees. However, Government budgets get tighter by the year and capital expenditure is the first to suffer any reduction in public spending. One only needs to look at the sad catalogue of disasters that have occurred in the UK over the past few years, which are, as most agree, due to decades of under-investment in both rolling stock and infrastructure. You see the inefficiencies elsewhere. In Europe freight traffic by rail has hardly increased over the last 20 years whereas by road it has grown exponentially.

As I have already mentioned, the reason for this sorry state of affairs has been that most capital investment by the railways has been almost exclusively from shrinking state budgets. Whatever money is made available is often spent with a political rather than an economic agenda, greater efficiencies are not encouraged and if the State runs out of money, the investment is simply postponed.

But it need not be like this. If we can open up the railway sector to more private sector investment, it will reduce the strain on Government budgets and at the same time make more resources available. It will also (and governments will need to recognise that this will be resisted initially by state rail monopolies) permit the entrance of new operators into the market, placing existing operators under direct competitive pressure to be more customer responsive. This in turn should deliver major efficiencies and deliver significant benefits to the taxpayer. There will also be a significant economic impact, for example by facilitating new faster train sets which therefore can be used more often on a specific route in a day, wagons with state of the art braking systems which can then travel considerably faster on a restricted track capacity, not only getting freight from A to B more quickly but also allowing more

efficient use of track capacity, financing locomotives (both passenger and freight) with new multi-voltage and multi-signaling capabilities, allowing them to cross various borders in Europe). A Wall Street Journal article printed some months ago, estimated the average speed of freight on rail across Europe between 12 - 13 km/h. It is no wonder that the sun is still struggling to rise on the railway sector.

Today, we are part of an historic move forward to change that state of affairs. For the last 8 years, I, together with colleagues from the railway industry, have been working to create an international legal framework to encourage private sector investment in the railway sector. We have made considerable progress and hopefully, with your assistance, at the end of this week we will have created a very strong platform for the future.

There is both a political and an economic case for pursuing this objective of facilitating private investment in rolling stock. Politically, the project provides a framework under which the private financial markets not only provide resources for the railway sector in a secure manner but also exercise control of the way that those funds are utilised in a way that will benefit the industry as a whole. Moreover, it also opens up the prospect of private sector funding into less credit worthy regions. There are railways at the moment in Central Europe which are desperate to renew their rolling stock fleet. The manufactures are desperate to manufacture the rolling stock and to supply to the railways, but there is no money. Railway infrastructure is fundamental to the economic development of these countries. By facilitating this development, the world community can reap huge rewards. Similarly in other transitional or developing countries, either in Africa or Asia, where, oftentimes, a railway infrastructure already exists, the possibility of rolling stock being upgraded would make an enormous difference not just to the specific industry but also to the overall development of those countries. At the moment, much funding comes from fiercely fought over aid budgets allocated by more developed countries and it is never enough. How much easier is it for those countries just to underwrite a legal framework and let the private sector carry the financial burden rather than dig deeper in the pockets of their taxpayers and transfer resources which could also be used at home or elsewhere abroad. Moreover, by involving the private sector, a dynamic is created for proper targeting and monitoring of the use of the funding without cost, in money or people, to governments.

And there is also an overwhelming economic case. At the moment, the RailWorking Group has commissioned a study by the Center for Economic Analysis of Law in Washington. The study at the moment is at preliminary stage but will be published later this year. Already however, the figures coming out from the study are stunning. By facilitating more investment, not only are there direct economic benefits to various economies through the more efficient use of the railway system, but there are considerable knock-on effects both in the road and other transportation sectors as well as in the manufacturing side. In the latter the expertise to build the rolling stock exists but is being lost because of insufficient orders and therefore significant consolidation (and redundancies) in the manufacturing sector. By creating a more secure framework for the private sector to lend, it will reduce the cost to borrowers (as the risks diminish) and at the same time, by bringing in new entrants into the market, create more competition for borrowers, which should also drive down funding rates considerably. Moreover, not only do the number of lenders increase, but the type of debt available also expands. Securitisation – effectively issuing bonds backed by receivables, purchased mainly by institutions and pension funds – becomes a more realistic option. Even extrapolated over current procurement plans in the railway sector, this can obviously save many billions of dollars. If, however, it encourages the development of the railway sector and increased procurement, then of course the economic benefits will be magnified. Looking to the UK again, on the more positive side, investment in rolling stock has boomed since the operators were allowed, indirectly, to access the financial markets for funding.

So I would like to thank you for all being here today and being part of a movement which promises enormous benefits in the coming decades. The RailWorking Group values all of your opinions and I am sure that we will have some animated discussions over particular issues. Hopefully, there will be no political agendas and we can work together constructively, private sector and public sector, to fashion solutions and compromises as necessary to make this whole idea work. We have had to wait a long time to be able to look at the railway sector again as a revived and valued part of economic development worldwide but in the next two days we can make a considerable contribution to stimulating a long awaited renaissance of the railway industry. There is a light at the end of the tunnel even it is the headlights of the privately financed locomotive hurtling towards us.

Howard Rosen

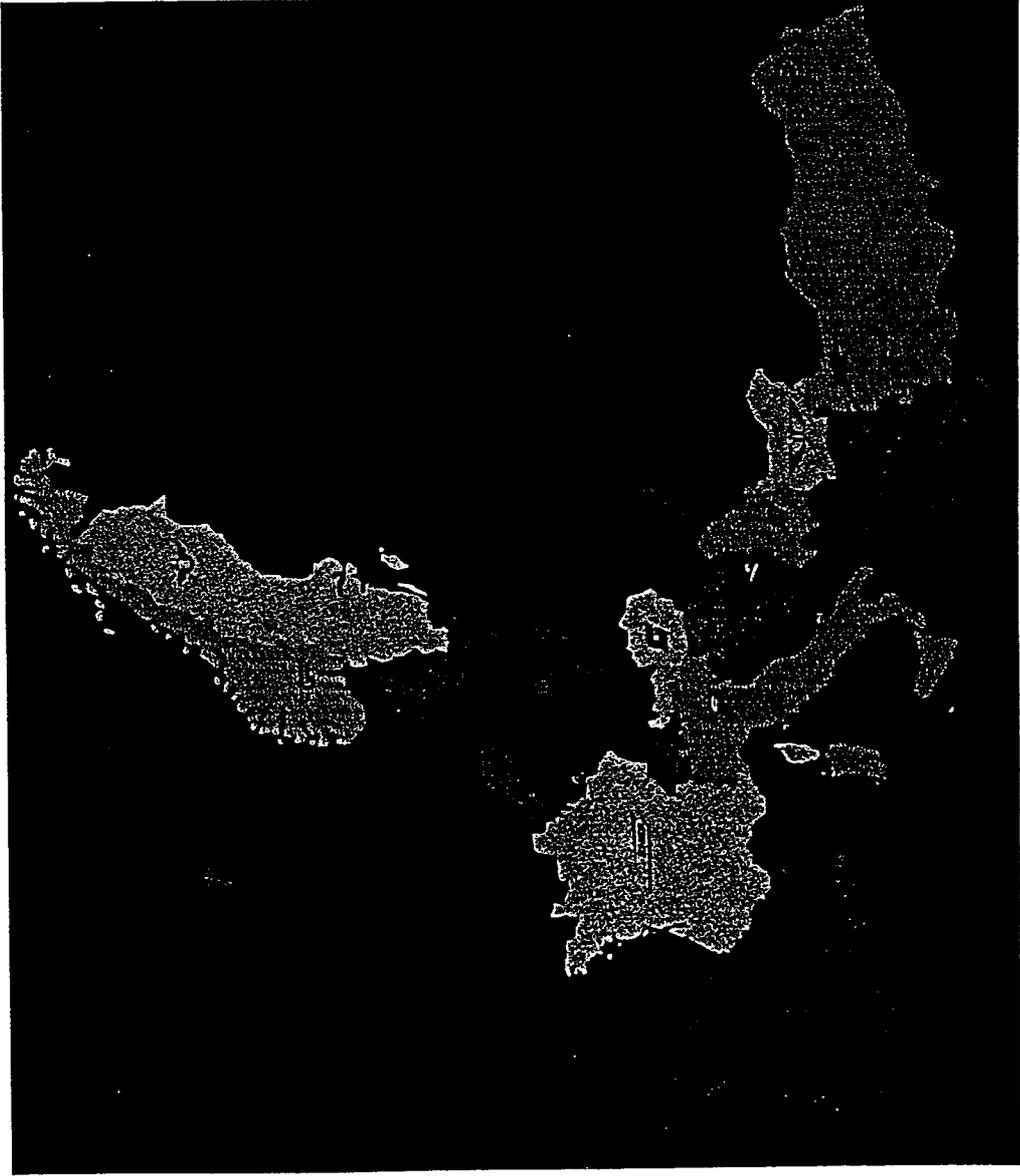
EUROFIMA

European Company for the Financing
of Railroad Rolling Stock

J.P. Phan, J.P. Deriaz

UNIDROIT

Current Members



Charter documents

- **CONVENTION**
between participating States for the establishment of EUROFIMA, describes the company's legal framework, Swiss tax and corporate law exemptions, and the structure of its securities
- **BASIC AGREEMENT**
between railways, spells out EUROFIMA's general principles of operation
- **STATUTES**
specifies the shareholding and capital arrangements, the functions of the General Assembly and the Board of Directors and diverse operational matters

Historical overview

Founded in 1956 by the following governments :

- Austria, Belgium, Germany, Denmark, France, Italy, Luxembourg, Netherlands, Norway, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, Yugoslavia

Subsequently joined by :

- Turkey (1957), Greece (1957), Hungary (1991), Croatia (1993), Slovenia (1993), Bosnia and Herzegovina (1996), Macedonia (1996), Bulgaria (1998), Slovakia (2000)

Currently in discussion with another CEE country.

History and constitution

- **EUROFIMA is an supranational and financial entity active in the public interest.**
- **EUROFIMA was organised on November 20, 1956 for a term of 50 years, as a joint stock company under the laws of Switzerland pursuant to the international “CONVENTION” signed on October 20, 1955.**
- **The initial term of 50 years was extended in 1984 by another 50 years until November 20, 2056.**

History and constitution

- **EUROFIMA is one of the world's oldest multilateral financial organisations :**
 - IBRD 1947
 - CECA 1951
 - EUROFIMA 1956
 - EIB 1958
 - ADB 1966
- **EUROFIMA is a non profit-maximising supranational and financial institution.**

Ownership and share capital

- EUROFIMA's shareholders are the railways of the European countries, the governments of which are parties to the CONVENTION.
- The total subscribed share capital amounts to CHF 2,600 million consisting of 260,000 shares of CHF 10,000 par value.
- 20% of which are paid in (CHF 520 million)

Ownership and share capital

All of railway shareholders of EUROFIMA

are :

- either state bodies,
- or controlled and wholly owned by their respective governments.

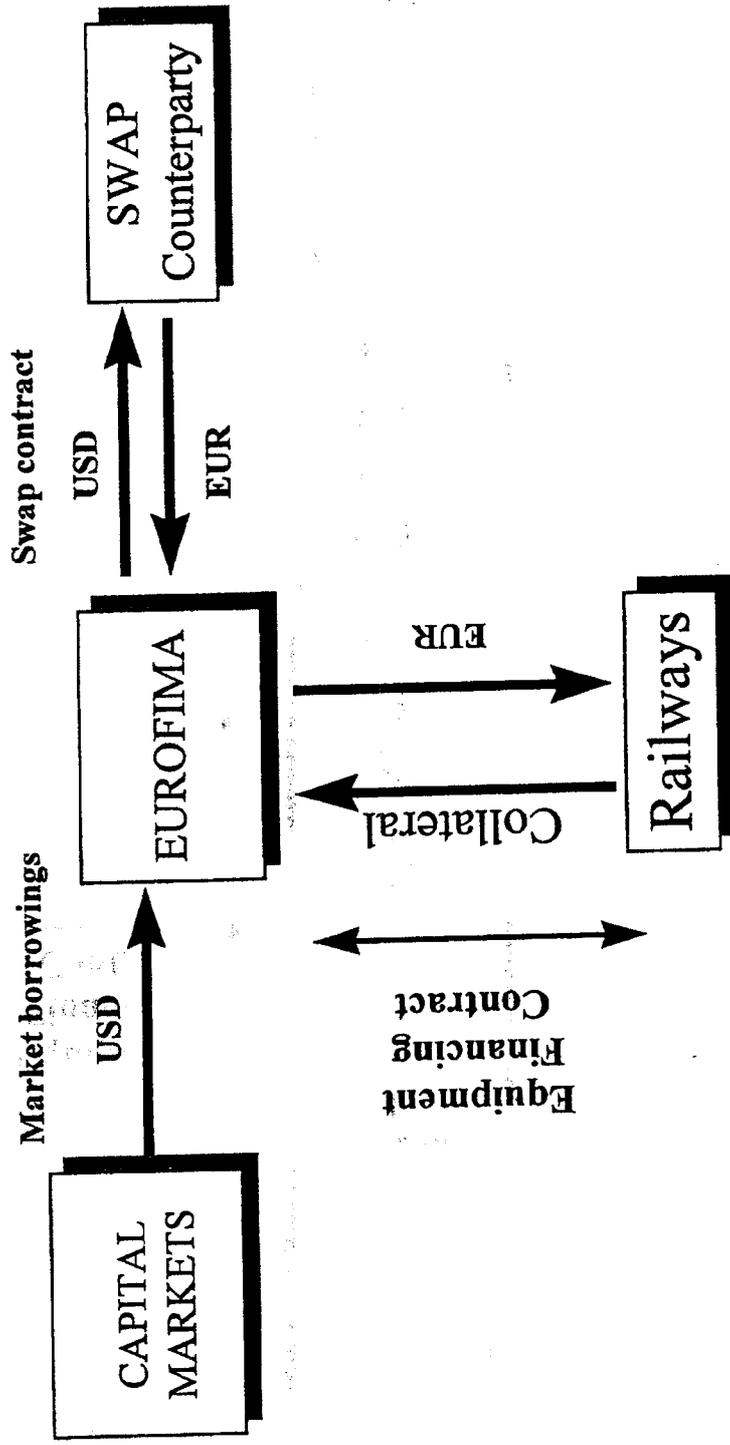
Purpose and activity of EUROFIMA

- EUROFIMA's primary activity consists of financing acquisitions of railway equipment by on-lending borrowed funds to its member railways (which are also its shareholders) under equipment financing contracts.
- The railways operate the equipment by their own and remain responsible for its maintenance and its replacement when damaged or lost.

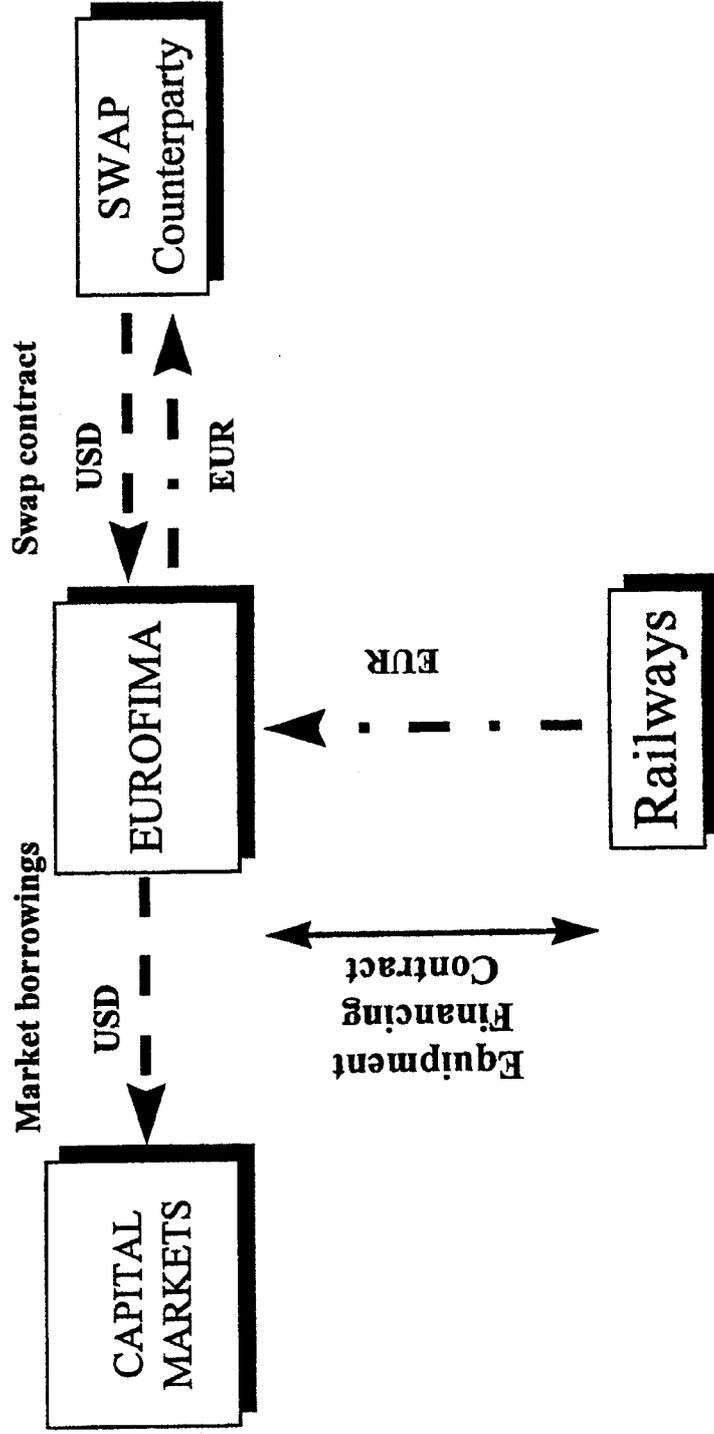
Purpose and activity of EUROFIMA

- EUROFIMA is an important financing source for its member railways.
- Thanks to its strong asset quality, EUROFIMA enjoys the best rating : AAAA/Aaa awarded by Rating Agencies : Standard & Poor's and Moody's.

Equipment Financing Contract (1)



Equipment Financing Contract (2)



The Equipment collateral

- The equipment financing contracts allow EUROFIMA's retention of the titles to or interest in that railway equipment until the financings have been fully paid.
- The railway equipment acts as important collateral for EUROFIMA's assets. The collateral is registered in a internal Registry.

The Registry organisational aspects

The protocol to the UNIDROIT convention defines the *Registry Operating Entity*. Within EUROFIMA this would be organised as a department with associated staff or a separate entity. Data manipulation in the registry (i.e. inserting, updating and deleting data) would be restricted to the staff of this department.

Data access regulations

Data access regulations are to be defined by the Supervisory Authority. For example:

- Who will be given access to query the data?
- Will there be access restrictions depending on various categories of data ?

Costs

The international registry can be considered an information system. Various models for covering the costs related to development, maintenance and operation of such an information system are available. But first, some questions must be clarified. For example,

- \$ Who will cover such costs ?
- \$ What will be the frequency of payments and what time frame will they cover ?
- \$ How will such fees be calculated ?

System design : Functionality

The planned system will be based on the Internet technology world wide Web

@Transferring registry maintenance orders from entitled parties to the registrar

@Maintaining registry data

@Querying registry data on the world wide web

Security aspects

- **Elementary risk (e.g. fire, water etc.)**
- **Risk of unauthorised database query (if only registered users allowed)**
- **Risk of unauthorised data manipulation**

AWG

Aviation Working Group

Airbus Industrie
Co-Chair

14 March 2001

The Boeing Company
Co-Chair

Via Facsimile Message 41 31 – 359 10 11

Bombardier

Professor Herbert Kronke
Secretary General
International Institute for the Unification of Private Law

Bouffion Aviation
Services

Mr. Hans Rudolf Isliker
Director, General

J. P. Morgan

The Intergovernmental Organisation for International Rail Transport
Gryphenhuelweg 30
CH – 3006 Berne

Citigroup (Citibank
and Salomon
Smith Barney)

Crédit Agricole
Indosuez

Re: *Committee of Governmental Experts for the preparation of a draft
protocol on matters specific to railway rolling stock, First Joint Unidroit and
OTIF Session, 15-16 March 2001*

Deutsche
VerkehrsBank

Dear Mr. Isliker and Professor Kronke,

GE Capital Aviation
Services

On behalf of the Aviation Working Group (AWG), may I first express
appreciation for the opportunity to participate in the above-identified meeting
of governmental experts.

International Lease
Finance Corporation

While the AWG is unfortunately unable to attend this important meeting, we
would like to make a few comments, which we would ask both of you to pass
on to the delegates.

Morgan Stanley
Dean Witter

Pratt & Whitney

First, we wish to point out that our thinking on the Convention, including the
terms of the aircraft equipment Protocol, were much influenced by the views of
Mr. Howard Rosen, whose active participation in the basic developmental
work on the project was invaluable. It may fairly be said that the Convention,
as drafted, reflects the expressed views of the rail sector.

Rolls-Royce

Singapore Aircraft
Leasing Enterprise

SNECMA

Secondly, aircraft and rail financings have similar basic structures. While such
financings undoubtedly have their special characteristics, and, perhaps more
importantly, must be viewed in light of the nature of their respective industries,
the fundamentals are the same.

Kreditanstalt für
Wiederaufbau
Consultative Member

C/o Perkins Coie LLP, 607 14th St., N.W., Washington, D.C. 20005-2011
Telephone: (202) 434-1601 - Facsimile: (202) 434-1690
woolj@perkinscoie.com

Thus, we suspect that our sector's highly developed economic analysis might be referred to, if only by analogy, in the rail context. See annex 1 hereto.

Thirdly, we would encourage the rail sector to continue the approach of favouring a highly commercial and rule-based approach to the Convention, permitted "options" for States - as a means of addressing potential policy concerns. We anticipate that the rail sector will join the air sector in the view that any other approach would undercut the basic, driving economic objectives of the Convention.

Fourth, we look forward to the strong representation of the rail sector at the October 2001 Diplomatic Conference on the base Convention.

In closing, as has been the case over the course of earlier developmental work, we stand ready to continue exchanging views and otherwise working closely with the rail sector.

Sincerely,



Jeffrey Wool
Group Secretary and General Counsel
Aviation Working Group

cc: Mr. Mutz, Deputy Director General, OTIF
Lorne Clark, Vice President, Legal Affairs & Corporate Secretary, IATA
Martin Stanford, Unidroit

cc: Claude Brandes, Airbus Industrie, co-chair, Aviation Working Group
Scott Scherer, The Boeing Company, co-chair, Aviation Working Group

PROPOSED UNIDROIT CONVENTION ON INTERNATIONAL INTERESTS
IN MOBILE EQUIPMENT

AS APPLICABLE TO AIRCRAFT EQUIPMENT THROUGH THE

AIRCRAFT EQUIPMENT PROTOCOL:

ECONOMIC IMPACT ASSESSMENT

A Study Prepared Under the Auspices of INSEAD and the New York University
Saloman Center

by

Anthony Saunders

and

Ingo Walter

September 1998

Executive Summary

Economic Benefit

The proposed Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment, as modified by the Aircraft Equipment Protocol thereto (proposed “**Convention/Aircraft Protocol**”), to the extent adopted and effectively implemented, will achieve significant economic gains. These gains will be widely shared among airlines and manufacturers, their employees, suppliers, shareholders and customers, and the national economies in which they are located

The economic gains will be substantial and complementary. On conservative assumptions, the gains are estimated at several billion U.S. dollars on an annual basis. Such gains are the foundation for promoting any durable legal innovation capable of attracting strong, broad-based international support.

Source of Economic Benefits

Asset-based financing and leasing are efficient forms of credit extension in which prompt recourse to the value of underlying assets (e.g., aircraft equipment) is a central feature in the analysis of overall risk in transactions. National legal rules which are inconsistent with the general principles underlying these transaction types impose costs: financing is comparatively more costly or, where excessive risk is present, unavailable.

The proposed Convention/Aircraft Protocol will reduce risk applicable to these transaction types by establishing an international legal framework - backed by treaty relations and where necessary implementing domestic laws - embodying principles promoting asset-based financing and leasing. This risk reduction will increase the availability and reduce the cost of aviation credit, thus broadening the spectrum of financing alternatives available to users of aircraft equipment.

Moreover, there is a linkage between such legal improvements, static and dynamic efficiency in national and global markets and funds flow, and other tangible micro-and macroeconomic gains, including potential reductions of sovereign debt levels. This linkage is acute and direct given the particular nature of aviation’s capital-intensive industry that is both highly dependent on external financing and has significant spillover effects on national economies and the global economic system.

Categories of Economic Benefit

The study describes and attempts to quantify various categories of economic benefit related to effective implementation of the proposed Convention/Aircraft Protocol.

The categories of microeconomic benefits include benefits to:

airlines - through reduced financing costs and enhanced access to funds and funding sources, reduced transaction costs, increased operating efficiency and improved profitability;

passengers and other end-users - by means of pass-through price reductions and increased levels of service;

governments - through reduced debt levels to governments whose credit - in the form of sovereign guarantees or national airline debt - is used to finance aircraft acquisitions, and risk reductions to governments providing export credit supporting aircraft sales, as well as enhance privatization potential, where applicable;

commercial aircraft manufacturers and their suppliers - through higher sales, output and employment levels, and

aviation industry investors - through increased returns on, and higher valuations of, investments.

Such microeconomic benefits complement the macroeconomic gains likely to be associated with the proposed Convention/Aircraft Protocol, including increased aggregate output and income, trade and investment, employment, public sector revenues and economic growth.

In support, the study describes the relevant upstream and downstream linkage effects and multiplier effects in economics involved in the use, as well as in the manufacture, of commercial aircraft and associated equipment.

Importantly, these categories of benefits do not appear to give rise to countervailing or offsetting economic costs.

Methodology Employed

After describing the causal links between legal systems, financial markets and instruments, and economic growth, and noting the importance of these relations for the aviation sector, the study sets forth a set of “asset-based financing principles” against which the provisions of the proposed Convention/Aircraft Protocol must be benchmarked. These include the transparent priority principle (clarity on the ranking of competing property interests), the prompt enforcement principle (ability to promptly enforce rights against assets generating proceeds and revenues), and the bankruptcy law enforcement principle (ability to enforce in the context of bankruptcy). These principles provide both a framework and lexicon for subsequent analysis.

Equity Values

The study then looks at a case study of the historical gains from legal reform along the lines of the proposed Convention/Aircraft Protocol on equity values. Specifically, it examines the impact of secured transactions and leasing-related insolvency law reform in the United States on the price of airline stocks using a so-called “event study” methodology - testing the proposition that the reduced financing costs should result in a significant boost in shareholder value. Airline shareholders in the period immediately before and after the subject law reform in October 1994 enjoyed a two-week return of +9.73% compared with a gain of 1.95% for the Standard & Poor’s 500 equity index. Adjusting for the comparatively high volatility of airline stocks, the “abnormal” (risk-adjusted) return on airline stocks was -4.65% during the two-week period, or about \$443 million in terms of increased market capitalization.

These increased equity values probably underestimate the analogous potential benefits to shareholders of other airlines since the debt of most carriers tested in the study was already rated at or close to investment-grade at the time - which no doubt limited the upward movement in equity values. It therefore follows that worldwide equity values would likely increase through the proposed Convention/Aircraft Protocol by relatively larger percentages.

Financing Cost Savings

Next, the study provides a set of estimates of financing cost savings based on, among other things, ranges of pricing differentials. Such differentials reflect the greater security and, in certain cases, enhanced access to capital markets resulting from effective implementation of the proposed Convention/Aircraft Protocol.

These sets of estimates are impressive. They are on the order of \$5.0 billion annually based on 20 year projected aircraft deliveries. They assume a 100-basis-point reduction in the overall cost per annum of 12-year fixed-rate aircraft loans, and comparable savings in the case of asset-backed bond rating upgrades.

The 100-basis-point figure is hypothetical in the sense that actual annual cost reductions may vary widely. **That figure is likely to be on the higher end of the spectrum.** In a particular transaction, factors will include the comparative improvement embodied in the proposed Convention/Aircraft Protocol judged against otherwise applicable national legal rules, the relationship between legal and other perceived risks in that transaction, and the applicable financial instrument. *See also* “Select Notes and Qualifications” below.

The study also concludes that, in select cases, the cost saving provided by the proposed Convention/Aircraft Protocol will be infinite: credit will be extended in certain circumstances where before it was simply unavailable.

Other Specific Benefits

The study considers other benefits associated with the proposed Convention/Aircraft Protocol, including (i) enhanced fleet planning, operational flexibility and the resulting ability to maximize profits - major benefits for commercial air carriers, (ii) reductions in transaction costs through standardization and simplification, (iii) assumed pass-through of interest cost savings to reduce fares (potentially resulting in a long-term increase in passenger kilometers depending on the elasticity of demand - of up to 48 million passenger kilometers per annum worldwide), (iv) reductions in litigation costs and delays (the present value of a 30-month delay in recovery on a 10-year asset-backed bond at the end of the 30th month is + 1.23% as compared to + 8.98% under immediate recovery and sale of the asset), and (v) reduced pressure for sale of used aircraft under conditions of financial distress ("fire-sale" aircraft values have been estimated to involve discounts up to 13%).

Finally, the study considers a number of macro-economic benefits associated with the proposed Convention/Aircraft Protocol, including increased aggregate output and income, trade and investment, employment, public-sector revenues, and growth effects. In this context it analyzes the potential reductions in external country debt as a result of the proposed Convention/Aircraft Protocol and concludes that a 2-3% level for certain emerging market countries is plausible. It also notes the relationship between the availability of external finance through the proposed Convention/Aircraft Protocol and the objective of a growing number of governments to privatize all or part of their national airlines.

Select Notes and Qualifications

The proposed Convention/Aircraft Protocol contains a number of "optional" provisions. The adoption of these provisions would significantly enhance the economic value of the law reform in a particular country. ***Countries that opt-in to these provisions can expect materially greater financing-related benefits than those that do not.*** Moreover, the optional provisions contain certain features that are necessary, if not by themselves sufficient, conditions to accessing capital markets in transactions secured by aviation equipment.

The cost-savings benefits, and external debt-level-reduction benefits, are slanted in favor of developing economics whose systems do not currently reflect the asset-based financing principles. In these countries, the proposed Convention/Aircraft Protocol would generate the greatest relative improvement. Conversely, the fleet-planning benefits, and export- and employment-related benefits, are as a general proposition slanted in favor of developed economics.

To produce maxim benefit, the proposed Convention/Aircraft Protocol must be effectively implemented, including all actions necessary to ensure that their provisions will be strictly and reliably enforced by national courts. A corollary to this is that the final text of the proposed Convention/Aircraft Protocol must provide sufficient clarity and detail to enable those courts to promptly resolve disputes in accordance with its terms. Effective implementation also includes the establishment, efficient operation, and appropriate regulation of a 24-hours-a-day, seven-days-a-week international registry system in which property interests in aircraft and aircraft engines will be recorded, thus determining their priority, as contemplated by the proposed Convention/Aircraft Protocol (and the transparent priority principle referred to above).

In this study, the estimate of cost savings do not explicitly take account or otherwise reflect the role or impact of export credit financing. This is because the framework within which export credit financing is provided is established by international legal agreements rather than market conditions in the strict sense. The terms of the proposed Convention/Aircraft Protocol, however, may well be a relevant factor in the classification of risk in a particular transaction. This may have potential pricing implications in due course.

Final Comment

While a number of leading institutions in the air transport industry provided information and views which were taken into account in the preparation of this study, ultimate responsibility for the study remains with its authors.