



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

ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES  
TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

**OTIF**



ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL  
CARRIAGE BY RAIL

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

UNIDROIT/OTIF 2007  
DCME-RP – Doc. 19  
Original: anglais  
13 février 2007

## **PROPOSITIONS CONCERNANT L'AUTORITE DE SURVEILLANCE ET LE REGISTRE AUX ARTICLES XIII, XVI, XVII ET XVIII**

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

*Observation générale* : Les méthodes qui ont été employées pour établir le registre international dans le cadre du Protocole aéronautique peuvent être transposées au Registre pour le matériel roulant ferroviaire, et en diminuer considérablement les coûts. A cette fin, une Commission préparatoire devrait être à nouveau constituée par une résolution de la Conférence diplomatique, de la même façon que cela avait été fait pour le Protocole aéronautique. Le secteur ferroviaire devrait être représenté par le Groupe de travail ferroviaire, notamment. La Commission se pencherait sur toutes les questions de conception et d'ordre technique nécessaires qui n'auraient pu être traitées à la Conférence, dont de nombreuses n'apparaîtront qu'au fur et à mesure de l'avancée du projet.

Comme cela a été le cas pour le Protocole aéronautique, les participants à la Commission devraient être financés par les Etats, les travaux pourraient être menés autant que possible par téléconférence ou moyens électroniques afin de contenir les frais, tandis que l'on aurait recours autant que possible au soutien des Organisations promotrices par le biais de leur budget général. En effet, à la différence du secteur aéronautique, il est improbable que les contributions du secteur ferroviaire ou que la participation des Etats soient suffisantes pour couvrir des coûts élevés.

La Commission préparatoire, sur la base des lignes directrices qui ont été préparées par le Groupe spécial sur le Registre, des recommandations d'un Comité du registre durant la Conférence, et compte tenu des contraintes posées par la Convention et le Protocole, devrait préparer un projet de Règlement pour le Registre et des recommandations pour la sélection de la société chargée de faire fonctionner le Registre. L'Autorité de surveillance, dont les membres seraient aussi financés par les Etats en vue de limiter le coût du Registre, approuverait ou rejetterait les propositions de Règlement et des procédures de sélection du Conservateur et de l'Etat hôte.

Une fois choisie, la société chargée de faire fonctionner le Registre, sous réserve de l'approbation de l'Autorité de surveillance, mettrait au point les aspects techniques du Registre, et la procédure d'allocation des numéros d'identification ou d'information du matériel roulant. Les amendements indiqués ci-dessous assureraient que l'interface entre le Registre international et les systèmes nationaux ou régionaux d'inscription participant par déclaration en vertu de l'article V(3) soit mise en place conjointement, et recueille l'accord du Registre ainsi que des systèmes nationaux ou régionaux en question. Ce point est essentiel pour l'articulation appropriée entre le Protocole et les différents systèmes qui sont actuellement en fonctionnement, et obtienne une large participation.

La structure de l'Autorité de surveillance devrait tenir compte du fait que l'Autorité ne relèvera pas d'un organe jouissant d'une participation universelle (l'Autorité pour le Protocole aéronautique est l'OACI qui permet aux Etats membres du Conseil de l'OACI de participer). Afin de remédier à ce fait pour le Registre ferroviaire, il est proposé que, outre les Etats parties au Protocole, dont le nombre risquerait d'être très limité et de ne pas inclure des Etats ayant l'expérience d'un registre ferroviaire, que les deux organisations promotrices, UNIDROIT et l'OTIF, aient chacune le pouvoir de désigner trois Etats qui participeront à l'Autorité de surveillance de façon à atteindre le nombre de dix Etats membres par suite de leur ratification. Une fois ce nombre atteint, chaque organisation aurait le pouvoir de désigner un Etat à l'Autorité.

Les amendements suivants visent à refléter ces différents objectifs, leur rédaction finale étant laissée au comité de rédaction.

### **Article XIII**

Paragraphe 1 : Prévoir à la fin de cette disposition que trois Etats au plus pourront être désignés par UNIDROIT et par l'OTIF respectivement, jusqu'à ce que l'Autorité compte dix Etats parties par ratification, après quoi un seul Etat pourra être désigné par chacune des Organisations susmentionnées.

Paragraphe 4 : Ajouter une disposition prévoyant que l'interface entre le Registre et un système national ou régional d'inscription déclaré conformément à l'article V(3) fera l'objet d'un accord entre l'Autorité et ledit système. Les termes « groupe d'Etats » seront précisés pour indiquer ce qui est visé, outre les Etats d'un système national ou régional.

### **Article XVI**

Supprimer les mots dans la dernière phrase : « mais n'impose pas ». Cela est très important car certains Etats pourraient avoir besoin de prévoir un seul point d'entrée pour l'information au Registre depuis cet Etat. Ce point reflète la solution de l'article XIX(1) du Protocole aéronautique.

### **Article XVII (4)**

Il est extrêmement important de limiter l'assurance obligatoire compte tenu du risque très limité et de la nécessité de maintenir les redevances du registre à un niveau aussi bas que possible. Une possibilité est de conclure la disposition aux mots « comme étant approprié » et de supprimer toute référence aux facteurs particuliers. La Commission préparatoire pourrait recommander des niveaux appropriés compte tenu des facteurs actuels, quant au marché, aux risques, aux niveaux d'assurance disponibles et aux coûts. Ces facteurs sont en effet susceptibles de variation (et ont effectivement varié aux cours des dernières années). Une autre possibilité serait la formule de responsabilité limitée présentée par le Groupe de travail ferroviaire.

**Article XVIII (2)**

Le Protocole ne devrait pas exclure la possibilité qu'un Etat hôte ou qu'un autre participant accepte de prendre en charge une partie des frais de mise en place ou de fonctionnement du registre. Le recouvrement de ces frais devraient être précisés par les termes «dans la mesure nécessaire » pour permettre une telle possibilité.

Comme pour l'Autorité de surveillance pour le Protocole aéronautique, les participants des Gouvernements devraient être financés par les Etats concernés et les membres du secteur ferroviaire des comités consultatifs au Registre devraient être financés par ce secteur, faute de quoi les coûts du Registre seraient plus élevés et les avantages du traité s'en trouveraient grandement diminués.

Nous pensons que ces changements pourraient donner fournir des conditions appropriées pour la mise en place d'un registre mondial fonctionnel, fonctionnant avec des coûts réduits, pouvant être utilisés tant par les Etats qui auraient recours au seul Registre que par ceux qui connaissent actuellement un système national ou régional, par le moyen d'un interface avec le Registre.

- FIN -