

UNIDROIT 2000
Etude LXXIIIH - Doc. 2
(Original: anglais)

U N I D R O I T

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

COMITE PILOTE ET DE REVISION

(Rome, 16 et 17 mars 2000)

RAPPORT

(préparé par le Secrétariat d'UNIDROIT)

Rome, mars 2000

Antécédents

1. Lors de sa 76^{ème} session tenue à Rome du 7 au 12 avril 1997, le Conseil de Direction d'UNIDROIT a approuvé une proposition visant à diviser la future Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles en une Convention de base énonçant les règles générales universellement applicables à toutes les catégories de matériels d'équipement relevant de son champ d'application, et un ou plusieurs Protocoles spécifiques à des matériels d'équipement contenant les règles additionnelles jugées nécessaires pour adapter les règles générales de la Convention aux modes de financement spécifiques à des catégories de matériels d'équipement.

2. Conformément à cette décision, le Président d'UNIDROIT a, le 23 décembre 1997, invité M. Howard Rosen, en sa qualité d'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 garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, à organiser et présider un groupe de travail (ci-après dénommé **G.T.F.**) chargé d'élaborer un avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire qui devait être soumis au plus vite à UNIDROIT.

3. Le texte d'un avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la future Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après dénommé *l'avant-projet de Protocole ferroviaire*), arrêté par le G.T.F., a été communiqué par M. Rosen au Président d'UNIDROIT le 4 février 2000 en allemand, anglais et français. Ce texte avait été mis au point par le G.T.F. à l'issue de sa septième session qui s'est tenue à Londres le 19 janvier 2000, à la lumière des textes de l'avant-projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (UNIDROIT CEG/Gar.Int./3-WP/2 - OACI Réf. LSC/ME/3-WP/2, Appendice I) (ci-après dénommé *l'avant-projet de Convention*) et de l'avant-projet de Protocole aéronautique (UNIDROIT CEG/Gar.Int./3-WP/2 - OACI Réf. LSC/ME/3-WP/2, Appendice II) (ci-après dénommé *l'avant-projet de Protocole aéronautique*), arrêtés par un groupe de rédaction *ad hoc* réuni à Rome du 25 au 27 novembre 1999.

4. Lors de sa 78^{ème} session tenue à Rome du 12 au 16 avril 1999, le Conseil de Direction d'UNIDROIT avait décidé que l'avant-projet de Protocole ferroviaire serait parfait par un Comité pilote et de révision, sur le modèle de celui constitué pour la dernière mise au point de l'avant-projet de Convention et de l'avant-projet de Protocole aéronautique (C.D. (78) 23, p. 39). Il était envisagé en particulier que les dispositions de l'avant-projet de Protocole ferroviaire qui seraient susceptibles de s'appliquer à l'ensemble des matériels couverts par l'avant-projet de Convention devraient être déplacées dans cette dernière, et que le libellé de l'avant-projet de Protocole ferroviaire devrait être harmonisé, tant pour le style que pour la terminologie, avec l'avant-projet de Convention. Le Conseil a décidé que le Comité pilote et de révisions devrait examiner la compatibilité et l'articulation de l'avant-projet de Protocole ferroviaire avec l'avant-projet de Convention et préparer un texte au net de l'avant-projet de Protocole ferroviaire en anglais. Ce texte serait ensuite soumis au Conseil de Direction d'UNIDROIT à sa 79^{ème} session pour avis quant à la procédure la plus appropriée à suivre et en particulier relativement à la question de savoir si le texte établi par le Comité pouvait être considéré mûr pour être soumis à des experts gouvernementaux. Le Secrétariat d'UNIDROIT a

invité à prendre part à la réunion du Comité des représentants du Conseil de Direction d'UNIDROIT, du G.T.F. et d'organisations internationales et nationales qui avaient participé à la préparation de l'avant-projet de Protocole ferroviaire.

Ouverture de la réunion

5. Le Comité pilote et de révision s'est réuni au siège d'UNIDROIT à Rome les 16 et 17 mars 2000. La réunion a été ouverte le 16 mars à 14.30 par le Prof. Herbert Kronke, Secrétaire Général d'UNIDROIT. Le *Secrétaire Général* a donné la bienvenue aux membres du Comité et a exprimé la reconnaissance particulière de l'Institut à M. Rosen, coordinateur du Groupe de travail ferroviaire pour le travail considérable qu'il avait consacré à la préparation de l'avant-projet de Protocole ferroviaire pour faciliter les travaux du Comité. Il a exprimé sa gratitude personnelle et celle de l'Institut à M. Mutz pour la collaboration offerte par l'organisation qu'il représentait, qui était le principal partenaire d'UNIDROIT pour cette entreprise. Il a aussi remercié Sir Roy Goode, Rapporteur, pour ses efforts constants dans l'ensemble des travaux, ainsi que M. Loewe et M. Sanchez Cordero qui avaient accepté de représenter les intérêts particuliers des systèmes de droit continental à l'égard des textes.

6. M. Loewe, premier Vice-Président d'UNIDROIT et membre du Conseil de Direction, a été élu Président sur la proposition de Sir Roy Goode, appuyée par M. Mutz. Le projet d'ordre du jour a été adopté et est reproduit en Annexe I au présent rapport.

7. A la réunion ont participé les représentants suivants d'UNIDROIT, de l'O.T.I.F. et du G.T.F., en tant que membres du Comité pilote et de révision.

Membres du Comité

UNIDROIT

M. Roland LOEWE, Professeur honoraire de l'Université de Salzbourg; Ancien Directeur-Général au Ministère Fédéral de la Justice; *membre du Conseil de Direction d'UNIDROIT; Président du Comité*

Sir Roy GOODE, Q.C., Emeritus Professor of English Law University of Oxford; *membre du Conseil de Direction d'UNIDROIT*

M. Jorge SÁNCHEZ CORDERO, Notaire Public; *membre du Conseil de Direction d'UNIDROIT*

M. Herbert KRONKE, Secrétaire Général

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)	M. Gerfried MUTZ, Directeur Général adjoint
Union internationale des wagons privés	M. Antoine MAILLARD, Administrateur; Ermewa, Genève
Union internationale des chemins de fer	M. David GECHT, Chef du Service juridique
Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire (Eurofima)	M. Jean-Pierre DERIAZ, Premier Vice-Président
Association of American and Railroads	M. Louis P. WARCHOT, Senior Vice-President, Law-General Counsel
Groupe de travail ferroviaire	M. Howard ROSEN, <i>coordinateur du G.T.F.</i>

Documents soumis au Comité

8. Le Comité a été saisi des documents de travail suivants:

- (1) Projet d'ordre du jour (C.P.R. 2 Ordre du jour);
- (2) Avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire, à l'avant-projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Etude LXXIIIH – Doc. 1);
- (3) Avant-projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles tel que révisé par le groupe de rédaction *ad hoc*, constitué lors de la deuxième Session conjointe du comité d'experts gouvernementaux, à la lumière de la seconde lecture par la Session plénière, lors de sa réunion tenue à Rome du 25 au 27 novembre 1999 (UNIDROIT CEG/Gar.Int./3-WP/2 - OACI Réf. LSC/ME/3-WP/2, Appendice I);
- (4) Avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, à l'avant-projet de Convention, tel que révisé par le groupe de rédaction *ad hoc*, constitué lors de la deuxième Session conjointe du comité d'experts gouvernementaux, à la lumière de la seconde lecture par la Session plénière, lors de sa réunion tenue à Rome du 25 au 27 novembre 1999 (UNIDROIT CEG/Gar.Int./3-WP/2 - OACI Réf. LSC/ME/3-WP/2, Appendice II);
- (5) Avant-projet de Protocole révisé portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire, à l'avant-projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles tel qu'élaboré par le Groupe de travail ferroviaire après sa réunion du 19 janvier 2000, Projet 3.2, mars 2000 (en anglais seulement).

Déclarations d'ouverture et observations générales

9. Dans sa déclaration d'ouverture, le représentant de l'O.T.I.F. a souligné que son organisation, qui représentait 27 pays en Europe, le Maghreb, la Syrie, l'Iran et l'Iraq, appuyait très vigoureusement le principe de la Convention, et la structure envisagée pour celle-ci. L'idée d'avoir une Convention de base et différents Protocoles reflétait l'existence de situations différentes pour des secteurs commerciaux différents. A la différence des matériels d'équipement aéronautiques, dans le cas du matériel roulant ferroviaire, les Gouvernements devaient compter dans la plupart des cas sur les compétences de sociétés ferroviaires étatiques. Alors que le secteur aéronautique était dominé par quelques constructeurs seulement, le secteur ferroviaire devait prendre en considération de nombreux systèmes juridiques dans les différentes parties du monde, et même des normes techniques différentes d'un grand nombre de fabricants différents. Il a donc souligné la difficulté de la tâche du Groupe de travail ferroviaire, mais il a insisté sur l'importance de maintenir l'économie globale du projet même si le Groupe de travail ferroviaire aurait besoin de plus de temps que le Groupe de travail aéronautique pour exécuter son mandat.

10. Au nom de l'Association of American Railroads représentant la plus grande partie des transporteurs de fret par rail, ainsi que différents constructeurs, un membre a fait remarquer que son organisation était favorable au principe d'un Protocole sur les garanties internationales portant sur le matériel roulant ferroviaire. Il a souligné que malgré l'existence d'un système de perfectionnement des sûretés sur le matériel roulant ferroviaire aux Etats-Unis et au Canada, les secteurs commerciaux qu'il représentait étaient favorables à la conception entérinée dans la Convention et le Protocole, afin d'étendre ses activités en dehors de l'Amérique du Nord. Il a expliqué que le système ferroviaire nord-américain était géographiquement limité aux Etats-Unis, au Canada et au Mexique, en raison des barrières naturelles existant entre le Mexique et le Guatemala et que la question ne serait pas résolue dans un proche avenir.

11. Le représentant de l'Union internationale des wagons privés (International Union of Private Wagons) a déclaré que son organisation, qui représentait 14 associations nationales différentes, pour une flotte totale de 200.000 wagons privés en Europe, soutenait également l'élaboration du Protocole ferroviaire. Il a indiqué que l'âge moyen de la flotte des wagons privés était de 25 ans, avec une espérance de vie de 30 ans. Cela signifiait que dans cinq ans – lorsque la Convention serait entrée en vigueur – un investissement massif s'imposerait pour renouveler la flotte et le secteur commercial devrait alors mobiliser les investisseurs et les financeurs. Il était donc de la plus grande importance pour les propriétaires de wagons privés qu'un instrument en mesure de leur fournir un système de perfection des garanties internationales sur le matériel roulant ferroviaire soit mis en place.

Travaux de la réunion : Introduction de Sir Roy Goode et de M. Rosen

12. Le *Président* a demandé à Sir Roy Goode en qualité de Rapporteur à la session conjointe et à M. H. Rosen comme Président du G.T.F. de présenter brièvement les travaux et les objectifs de la réunion.

13. *Sir Roy Goode* a souligné qu'un travail important avait déjà été fait par le G.T.F., et notamment par son Président, M. H. Rosen. Il a prié les membres du Comité de suivre trois principes généraux: en premier lieu, l'avant-projet de Protocole ne devrait s'écarter de l'avant-projet de Convention et de l'avant-projet de Protocole aéronautique que pour autant que cela serait nécessaire; deuxièmement, l'avant-projet de Protocole devrait éviter de reproduire des dispositions déjà contenues dans l'avant-projet de Convention et, enfin, le libellé de l'avant-projet de Protocole devrait, dans l'intérêt de la transparence, être aussi court et simple que possible.

14. *M. Rosen* a exprimé sa reconnaissance au Secrétariat d'UNIDROIT et à *Sir Roy Goode* pour le soutien qu'ils avaient toujours apporté aux travaux du Groupe. Il a fait remarquer que l'avant-projet de Protocole ferroviaire s'inscrivait dans le cadre d'un projet global et que la structure Convention / Protocole se prêtait parfaitement aux différents types de matériels d'équipement. Il a expliqué que le secteur ferroviaire traditionnellement, à l'exception de l'Amérique du Nord, était surtout financé par les pouvoirs publics, ou avec le soutien de ceux-ci. La question essentielle ici était l'accès aux marchés de capitaux privés et Protocole avait donc pour objet d'instituer un système innovateur permettant aux investisseurs et aux banques de financer le matériel roulant ferroviaire sans le soutien étatique, avec toute l'efficacité nécessaire pour faciliter l'investissement au moment où il revêtait une importance cruciale pour l'essor du secteur. *M. Rosen* a également expliqué que, pour les raisons mentionnées par *Sir Roy*, le G.T.F. avait tenté de suivre l'avant-projet de Protocole aéronautique chaque fois que cela avait été possible. Il a aussi souligné que l'intention du G.T.F. n'était pas de créer un mécanisme pour réglementer ce domaine "à la carte", ce qui serait contraire à l'objectif d'uniformité recherché.

15. *M. Rosen* a suggéré que compte tenu du temps limité, la réunion ne devrait pas être centrée sur les questions purement ferroviaires car c'était là le travail du G.T.F., mais plutôt fournir des indications sur le principe et les questions en suspens. Il fallait savoir si le Comité devrait laisser ces questions à la décision des Gouvernements ou s'il devrait tenter de parvenir à une conclusion ou recommandation raisonnable. L'une de ces questions de fond était celle des institutions internationales qui pourraient remplir les fonctions d'Autorité de surveillance, question jugée difficile parce qu'il n'y avait pas d'organisation internationale universelle dans le secteur ferroviaire – ou de Conservateur. Il a cependant souligné que l'OTIF et Eurofima pourraient parfaitement exercer les fonctions d'Autorité de surveillance et de Conservateur respectivement.

16. Il s'est ensuite fait l'écho de certaines critiques émises à l'encontre de l'allure générale de la Convention et du Protocole. La première de ces critiques portait sur l'empreinte trop anglo-saxonne de la rédaction. La seconde de ces critiques était que l'avant-projet de Protocole aéronautique allait trop à l'encontre de certaines règles de droit civil, en particulier dans le domaine du droit de l'insolvabilité et de la prise de possession ("*repossession*"). *M. Rosen* a indiqué que l'avant-projet de Protocole cherchait à éviter cela en arrivant à une synthèse entre, d'une part, la protection du créancier et, d'autre part, la prise en considération des intérêts des opérateurs du secteur ferroviaire et des créanciers non titulaires de garantie.

17. *M. Rosen* a expliqué qu'après la dernière réunion du G.T.F. le 19 janvier 2000, il a reçu des membres du Groupe beaucoup de commentaires sur le texte reproduit dans le document Etude LXXIIIH - Doc. 1, dont il avait dû tenir compte. Il a par conséquent préparé une version révisée de ce texte et a vivement conseillé au Comité de travailler sur la base de

ce nouveau document (cf. Document de discussion rédaction 3.2, ci-après cité: *avant-projet révisé de Protocole ferroviaire*). Le Comité a approuvé une telle procédure (ce texte et reproduit en Annexe II du présent rapport, en anglais seulement).

Décisions prises par le Comité au regard de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire, à l'avant-projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (cf. Annexe II)

Préambule

18. Il a été convenu que le préambule resterait en l'état, les objectifs étant clairement reflétés.

Article I (2) (b)

19. Il a été entendu de supprimer la définition de "radiation de l'immatriculation du matériel roulant ferroviaire", en vue de la suppression de la référence à la "radiation" dans l'article VI (a)(i).

Article I (2) (d)

20. Il a été noté que le terme "immatriculation", emprunté au Protocole aéronautique, ne pourrait pas être le seul critère utilisé dans le secteur ferroviaire en raison de l'inexistence d'un système unique d'inscription. Le système de l'"immatriculation" n'était en effet utilisé qu'en Europe. De plus il a été remarqué que la définition de l'immatriculation n'était utile qu'en ce qu'elle permettait de trouver un lien raisonnable entre un actif et une juridiction. Le Comité a en conséquence demandé au *G.T.F* de trouver un autre "lien étroit" comme alternative à l'immatriculation.

Article I (2) (e)

21. Le Comité a noté que la définition de "l'administrateur d'insolvabilité" de l'avant-projet révisé de Protocole ferroviaire élargissait la définition de l'article 1 (n) de l'avant-projet de Convention afin d'inclure une personne ou un organe autorisée seulement par contrat et s'est interrogé sur le point de savoir si cet élargissement était nécessaire.

22. Il a été expliqué que le secteur du rail était en voie de privatisation et/ou était l'objet d'une exploitation commerciale et que les Etats n'étaient plus propriétaires des opérateurs mais pouvaient être les régulateurs et que cette nouvelle situation devait être prise en compte. De ce fait, le besoin de protéger l'intérêt public contre les créanciers pouvait se faire sentir, indépendamment d'une éventuelle situation d'insolvabilité. Le "*franchise director*" de droit anglais a été donné comme exemple du type de personne visée par la définition de l'article I (2) (e) de l'avant-projet révisé de Protocole ferroviaire. Certains

membres ont encore émis des doutes quant à la nécessité d'élargir cette définition dans le Protocole ferroviaire. L'extension de cette définition à des situations autres que les situations d'insolvabilité a été jugée inappropriée. Il a été suggéré de supprimer cette définition et de traiter de manière distincte les aspects de droit public.

23. Un membre a considéré qu'il ne faisait pas l'ombre d'un doute qu'une convention portant sur des intérêts de droit privé entre des individus ne pouvait pas supplanter le droit public local. Cette question devait être réexaminée. Une possibilité serait d'insérer dans l'avant-projet de Convention une disposition générale portant sur la question de l'intérêt public ou des règles de sécurité et énonçant: "Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux règles de droit public".

Article I (2) (f)

24. Il a été entendu de remplacer le mot "national" par les mots "local" ou "régional", du fait des différences de structures de l'autorité du registre selon les Etats.

Article I (2) (h)

25. Il a été noté que la définition du "ressort principal" avait été empruntée au Protocole aéronautique (article I (2) (p)). A la différence de l'avant-projet de Protocole aéronautique qui liait le ressort principal au "siège statutaire du débiteur", l'avant-projet de Protocole ferroviaire utilisait le concept de "domicile principal". Il a été recommandé d'étudier la possibilité de se référer également au "siège statutaire" pour ce qui est du matériel ferroviaire roulant, afin qu'une disposition générale puisse figurer dans l'avant-projet de Convention.

Article I 2 (i)

26. L'objectif à atteindre par le biais d'une définition longue du "matériel roulant ferroviaire" était de limiter le type d'équipement couvert par l'avant-projet de Protocole ferroviaire. Le Comité s'est cependant prononcé en faveur du remplacement de la longue définition actuelle par la version plus courte qui figurait en note en bas de page 1 de l'avant-projet de Protocole ferroviaire, afin de prendre en considération les développements futurs ainsi que les modifications techniques éventuelles du bien. De ce fait, une limitation du champ d'application matérielle du Protocole devrait être reflétée dans une autre disposition spécifique du texte. Il a par ailleurs été suggéré d'inclure une référence aux "moteurs" dans la nouvelle définition du matériel ferroviaire roulant mais d'exclure la définition des "moteurs", parce que, jusqu'à maintenant, les moteurs ne faisaient pas l'objet d'un financement distinct dans le secteur du rail.

Article I (2) (m)

27. Il a été convenu qu'une définition de la "partie subordonnante" n'était plus nécessaire.

Article III (1)

28. Afin de suivre la recommandation du Comité au regard de l'article I (2), il a été suggéré qu'un "facteur de rattachement" autre que celui découlant de l'immatriculation devrait être établi, le critère de l'immatriculation n'existant pas dans certains Etats. Une suggestion a été d'ajouter l' "établissement principal de l'opérateur" à l'article III (1).

Article III (2)

29. Il a été entendu que la formulation de ce paragraphe devait être modifiée. La finalité était de créer une hypothèse dans laquelle un Etat contractant aurait la possibilité d'exclure l'application de l'avant-projet de Protocole ferroviaire à une opération purement "interne". Une première suggestion a été d'ajouter la forme négative à "s'applique" afin que l'on puisse lire "ne s'applique pas" à l'article III (2). Une autre suggestion émise était de déplacer cette question au Chapitre VI de l'avant-projet révisé de Protocole et d'en faire une éventuelle réserve à l'application de l'instrument. Le Comité a exprimé sa préférence pour cette deuxième solution, jointe à une définition de l' "opération purement interne". Un membre a également fait remarquer que cette disposition était nécessaire dans le Protocole en raison des mots qui figuraient entre crochets à l'article V de l'avant-projet de Convention ([Si le Protocole le prévoit,]). Les experts gouvernementaux devaient encore décider s'il s'agissait d'une disposition spécifique à une catégorie d'équipement – la disposition devant donc figurer au Protocole – ou s'il ne s'agissait pas d'une disposition spécifique – la disposition ne devant alors apparaître que dans la Convention.

30. Pour l'instant, le Comité a décidé de supprimer la référence à l'"opération purement interne" de l'article III et de la déplacer à l'article XXV (qui changerait d'intitulé).

Article III (4)

31. Le Comité a décidé de ne pas examiner ce paragraphe étant entendu que la question des dispositions transitoires serait examinée lors de la prochaine troisième Session Conjointe et que le texte serait sans doute modifié.

Article IV (1)

32. Il a été noté que les systèmes d'identification du matériel roulant ferroviaire étaient différents: le numéro de série du constructeur ou le système RIV/RIC étaient utilisés en Europe alors qu'en Amérique du Nord, un numéro était alloué par l'autorité nationale du registre. Il a été indiqué que le but de l'identification était de savoir quel actif faisait l'objet d'une garantie et quelles étaient personnes qui détenaient des droits sur cet actif. Il a donc été suggéré de modifier l'article IV de manière à ce que ne subsiste qu'un seul critère d'identification qui pourrait être "le numéro de série du constructeur ou un autre numéro qui apparaîtrait physiquement sur le matériel d'équipement et qui serait alloué par l'autorité nationale ou régionale". Il a été relevé que cette approche devrait également être considérée en ce qui concerne l'article VIII de l'avant-projet de Protocole aéronautique. Il a également été convenu que l'Autorité de surveillance devrait contrôler la définition des critères d'identification.

Article IV (2)

33. Il a été noté que la nécessité de notifier la modification d'une description conformément au paragraphe 2 n'aurait aucun effet sur la garantie. La modification, notifiée ou non, ne serait assortie d'aucune sanction. Le Comité a indiqué qu'une question restait en suspens, à savoir comment les transferts d'actifs d'une région ferroviaire limitée à une autre seraient-ils traités dans l'hypothèse d'une modification des critères d'identification unique.

Article IV (4)

34. Il a été observé que cette disposition de l'avant-projet révisé de Protocole ferroviaire trouvait son origine dans la pratique suivie au Canada ainsi qu'aux Etats-Unis pour le classement et l'inscription d'une garantie. Le Comité a considéré que cela apportait un changement fondamental aux conditions formelles nécessaires à la constitution d'une garantie internationale au titre de l'article 7 de l'avant-projet de Convention puisque l'on conférait à un mémorandum ou à un résumé une valeur probatoire suffisante. Le Comité a donc suggéré de supprimer cette disposition ou de la modifier.

Article V

35. Le Comité a suggéré de déplacer cette disposition ainsi que l'article VI de l'avant-projet de Protocole aéronautique dans l'avant-projet de Convention et d'ajouter par conséquent à ce texte une nouvelle disposition. Afin de prendre en compte le contrat de vente dont il est fait mention à l'article VI de l'avant-projet de Protocole aéronautique, une référence au nouvel article de la Convention future devrait être ajoutée à la liste qui figure à l'article VI du futur Protocole aéronautique (Application de la Convention aux ventes).

Article VI (1) (a) (i)

36. Le Comité a suggéré de supprimer l'ensemble de cette disposition car sa fonction ne devrait pas être d'éliminer un éventuel conflit entre une garantie nationale et une garantie internationale, mais d'organiser un rang des priorités, hors cette question était déjà réglée par des dispositions spécifiques sur les priorités. La disposition correspondante de l'avant-projet de Protocole aéronautique était formulée pour la reconnaissance d'un système d'enregistrement fondé sur la nationalité qui n'existait pas pour les matériels d'équipements ferroviaires.

Article VI (1) (a) (ii)

37. Il a été convenu que cette disposition n'était pas nécessaire et qu'elle pourrait donc être supprimée.

Article VI (3)

38. Il a été convenu que le paragraphe 1 du nouvel article 13*bis* de la future Convention n'était plus nécessaire, le problème étant déjà réglé par la Convention (référence faite à l'article 14 dans l'article 8(2)). On a relevé qu'il conviendrait d'attirer l'attention de la Session Conjointe sur l'article IX(3)(b)(i) de l'avant-projet de Protocole aéronautique où ce paragraphe figurait encore et pourrait également être biffé.

39. Le Comité a également noté que le paragraphe 3 du nouvel article 13*bis* avait été effacé de l'avant-projet de Protocole aéronautique et ne devrait pas apparaître dans le Protocole ferroviaire. Le seul paragraphe subsistant serait le paragraphe 2 et il y serait fait référence à l'article 8(2) de l'avant-projet de Convention.

Article VII (1)

40. Le Comité a noté que la formulation de ce paragraphe était quelque peu différente de celle de l'article correspondant de l'avant-projet de Protocole aéronautique, à savoir l'article VII, et pourrait être préférable en ce qu'il faisait référence à la "loi qui régit les droits et obligations contractuels" au lieu de la "loi qui doit qui régira tout ou partie de leurs droits et de leurs obligations aux termes de la Convention".

41. Le Comité a par ailleurs décidé que les mots "et aux documents afférents à l'opération" devait être effacés, parce qu'il ne pouvait pas y avoir de parties à des documents afférents à l'opération.

Article VIII (1)

42. Il a été noté que ce paragraphe soulevait une question de politique en ce sens qu'il dérogeait à l'article 14(1) de l'avant-projet de Convention qui exigeait le consentement du débiteur pour que le créancier puisse obtenir du juge des mesures provisoires. Cela semblait mettre à mal l'intégralité du concept de cet article. Il a également été signalé que des difficultés apparaîtraient dans les systèmes de droit civil quant à la possibilité de faire dépendre une mesure provisoire du consentement du débiteur.

43. Le Comité a accepté dans l'ensemble le texte proposé et a demandé à la Session conjointe de suivre cette approche dans la Convention en modifiant l'article 14(1) et d'effacer la référence faite à la nécessité du consentement du débiteur. Dans ce cas, cette disposition pourrait être effacée également du Protocole ferroviaire.

Article VIII (4)

44. Le Comité a noté la mise entre crochets de ce paragraphe qui était lié à la notion d'immatriculation. Il a considéré que l'article 40(1) de l'avant-projet de Convention avait été rédigé avec soin afin de donner compétence exclusive au tribunal pouvant exercer un contrôle sur le débiteur ou sur l'actif. Le Comité a donc décidé de supprimer le paragraphe 4 de l'article VIII et de laisser tel quel l'article 40(1) de la future Convention.

Article IX (3)

45. Un membre du G.T.F a expliqué que la disposition concernant la “période de remède” s’écarterait des règles de l’avant-projet de Protocole aéronautique en ce qu’elle fixait un délai alors que dans ce dernier, la détermination de ce délai était faite par la voie d’une déclaration. Le G.T.F a considéré qu’il serait irréaliste de penser qu’un tribunal puisse prendre une mesure si la période de remède était trop courte. Le G.T.F a estimé qu’il pourrait suivre la même approche que le Protocole aéronautique mais avec une période de remède raisonnable et pré-établie.

46. Un membre du Comité a indiqué qu’il n’y avait pas de réelles difficultés dans l’hypothèse d’une liquidation mais qu’il pourrait y en avoir dans le cas d’un redressement. Par conséquent, le Comité a recommandé de laisser cette question de politique en suspens en attendant de nouvelles négociations entre experts gouvernementaux.

Article XI

47. On a estimé qu’il n’appartenait ni au G.T.F ni au Comité de décider qui serait l’Autorité de surveillance ou le Conservateur, raison pour laquelle le G.T.F n’avait fait que des propositions entre crochets. Pour ce qui est de l’Autorité de surveillance, on avait pensé que l’OTIF pourrait au moins initialement tenir ce rôle avec l’accord de tous les Etats et que le Conservateur pourrait être nommé par l’Autorité de surveillance. Il a également été noté que, dans le texte actuel du paragraphe 2, l’Entité d’exploitation du registre n’était pas nécessairement envisagée comme une entité juridique autonome mais pouvait aussi être une succursale ou une filiale. Il a cependant été décidé que cette question resterait ouverte et que l’on pouvait penser que l’Autorité de Surveillance y apporterait une réponse.

48. Un membre a soulevé la question de savoir si l’Autorité de surveillance pourrait exercer un pouvoir de contrôle suivi sur un éventuel “prestataire de services” dans l’hypothèse où le Conservateur procéderait à un transfert de fonctions (paragraphe 7). Il a été indiqué qu’un tel contrôle découlerait de l’accord de gestion (paragraphe 6) auquel l’Autorité de surveillance, le Conservateur et le prestataire de service seraient parties.

49. Il a été noté que l’article XI(3)(b) ne serait pas nécessaire puisque cette situation était déjà couverte par l’article XI(3)(a). Il a été ensuite suggéré d’ajouter le mot “other” à la suite du mot “any” dans la version anglaise afin que d’autres personnes que le Conservateur soit visées par les dispositions de l’article IX (3) (b).

Article XII

50. Il a été noté que contrairement à l’avant-projet de Protocole aéronautique, l’avant-projet révisé de Protocole ferroviaire envisageait une période de consultation concernant les projets de règlement afin de permettre la participation et la contribution de l’industrie. Le Comité a aussi recommandé que cette approche soit suivie en ce qui concerne l’avant-projet de Protocole aéronautique car il était très important que l’industrie ait la possibilité d’examiner et de commenter un projet avant que l’Autorité de surveillance ne l’établisse de façon définitive. Si le Groupe de travail aéronautique acceptait cette approche, le Comité a suggéré de déplacer cette disposition dans l’avant-projet de Convention.

Article XIII

51. Il a été convenu que la disposition concernant l'accès au Registre international par le registre ferroviaire régional devait pas remettre en cause le principe d'un Registre international unique. Il a été souligné que seules des fonctions centralisées, assurées par ordinateur et en service vingt-quatre heures sur vingt-quatre rendraient le système efficace. Un membre a indiqué que le texte ne devrait pas faire de l'organe régional une composante du Registre international, mais que l'organe régional devrait être une porte d'accès au Registre international. Il a suggéré d'éliminer le concept de l'article XIII(2) pour ce qui est de la délégation de fonctions du Conservateur. L'article XIII(3) pourrait être supprimé.

52. Il a été indiqué qu'un registre ou des registres existants de garanties qui existeraient déjà à l'intérieur d'une zone géographique fermée ne devraient pas être affectés par l'Autorité de Surveillance. Il devrait cependant pouvoir transmettre des informations au Registre international sous une forme approuvée.

Article XIII (4)

53. Le Comité s'est interrogé sur la question de savoir si cette disposition, dont le mécanisme pourrait peut-être fonctionner, était préférable à l'approche choisie dans l'avant-projet de Protocole aéronautique. Il s'est également interrogé sur le point de savoir si cette disposition était ou non spécifique à une catégorie d'équipement. Dans ce dernier cas, elle devrait être déplacée dans l'avant-projet de Convention.

Article XIII (5)

54. Le Comité s'est accordé à dire que l'article XIV(5)(a) n'était pas nécessaire puisqu'il était évident que les dispositions de la Convention s'appliqueraient sous réserve de modification par les dispositions du Protocole pertinent.

Article XIV

55. Le Comité a convenu que des modifications devraient être apportées à l'article XIV(1) afin de tenir compte des différents critères d'identification qui existaient dans les différentes parties du monde. Il était cependant indispensable de s'assurer que ces critères seraient appliqués sans exception à l'intérieur d'une zone géographique fermée.

Article XV

56. Le Comité a noté la question politique sous-jacente de cette disposition, à savoir si le Conservateur pourrait ou non opérer en envisageant un profit. Le Comité a relevé qu'il serait probable que dans la pratique le Conservateur déléguerait ses fonctions à un prestataire de services opérant en vue d'obtenir des bénéfices. Un membre a indiqué que dans le cas d'un monopole, il devrait y avoir un certain contrôle du bénéfice. Le Comité s'est mis d'accord sur le fait que l'Autorité de surveillance ayant le pouvoir de contrôler les droits

d'inscription, pourrait permettre de dégager un certain bénéfice qui ne devrait cependant pas être exorbitant. Il a été convenu qu'en pratique, le jeu des règles de la concurrence contrôlèrent les bénéfices du prestataire de services.

Article XVI (1)

57. Le comité s'est entendu pour attendre qu'une décision soit prise au sujet de l'article 31(1)(c) de l'avant-projet de Convention puisque cette question pourrait y être résolue.

Article XVI (2)

58. Il a été noté que les droits accessoires détenus avec une garantie internationale primeront, de façon très limitée, sur un autre droit qui n'était pas en réalité lié à une garantie internationale portant sur l'aéronef ou le matériel ferroviaire roulant. Il a été recommandé de clarifier et de compléter l'article 34 de l'avant-projet de Convention dans ce sens.

Article XVII

59. Il a été remarqué que certains Etats avaient quelques difficultés avec la renonciation à l'immunité de juridiction, notamment quelle était la force obligatoire d'une telle renonciation en droit international public. Il a été convenu que la renonciation à l'immunité de juridiction était une question générale qui devrait être traitée dans l'avant-projet de Convention mais qui, pour l'instant, resterait dans l'avant-projet de Protocole ferroviaire.

Article XVIII

60. Il a été observé que la Convention d'UNIDROIT de 1988 sur le crédit-bail international ne serait pas exclue mais que le Protocole ferroviaire l'emporterait en cas de conflit entre les deux instruments. Il a été convenu que la limite énoncée dans la phrase "dans la mesure où la Convention est en vigueur dans les Etats parties et que les termes de cette Convention sont incompatibles avec les dispositions de la présente Convention", était importante et il a été recommandé d'insérer dans l'article XVIII les Conventions citées à l'article XIX afin d'adopter une approche logique.

Article XIX

61. Voir le § 60 *supra*. Il a été noté que la Convention de Bruxelles de 1968 sur la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matières civile et commerciale devrait figurer avec la Convention de Lugano de 1988. La Convention de Bruxelles deviendrait certainement un règlement de l'Union européenne et il faudrait donc examiner les relations entre la Convention, les Protocoles et les règlements communautaires.

62. Le Comité s'est posé la question de savoir si les instruments conventionnels précités contenaient une disposition qui empêcherait les Etats Contractants de devenir Parties à un texte pouvant entrer en conflit cette Convention. Le Secrétariat d'UNIDROIT a été chargé de faire les recherches et de rendre compte du résultat.

Article XXV

63. Le Comité a rappelé sa décision de déplacer le paragraphe 2 de l'article III dans cette disposition (voir le §30 *supra*).

64. Le Comité s'est entendu sur le fait qu'il ne devrait pas avoir trop de réserves écartant l'application de certaines dispositions afin de préserver une application uniforme de l'instrument. Il a été entendu que les Etats devraient pouvoir poser des conditions quant à l'application de certaines dispositions du Protocole mais pas écarter l'application d'articles. Il a décidé de supprimer l'article XXV(1)(a) ainsi qu'une partie de ce qui figurait entre crochets à l'article XXV(1)(b).

Les prochaines étapes

65. Le Secrétariat d'UNIDROIT a rappelé au Comité que ce texte, tel que modifié, serait soumis au Conseil de Direction d'UNIDROIT lors de sa prochaine session afin qu'il se prononce sur la marche à suivre et l'éventuelle transmission du texte aux experts gouvernementaux.

66. En tenant compte du fait que le prochain Conseil de Direction se tiendrait à Lisbonne du 10 au 13 avril et que la troisième Session conjointe aurait lieu à Rome du 20 au 31 mars, le Comité a décidé de procéder comme suit:

a) M. H. Rosen, en tant que Président du G.T.F, réviserait l'avant-projet de Protocole à la lumière des discussions du Comité;

b) ce texte serait ensuite transmis aux membres du Comité pour commentaires jusqu'au 24 mars 2000, commentaires qui seraient examinés par la suite. Le texte visé à l'alinéa précédent (reproduit ci-après comme Annexe III) serait enfin soumis au Conseil de Direction d'UNIDROIT. Les contraintes liées au temps empêchaient de consulter l'ensemble des membres du G.T.F mais, en toutes hypothèses, de nombreuses modifications seraient probablement nécessaires après la réunion des experts gouvernementaux qui allaient examiner les futurs Convention et Protocole aéronautique pendant les deux semaines suivantes. Le Conseil de Direction serait informé du caractère provisoire du présent texte.

**COMITE PILOTE ET DE REVISION CHARGE DE L'EXAMEN DE
L'AVANT-PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR LES QUESTIONS
SPECIFIQUES AU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE, A
L'AVANT-PROJET DE CONVENTION D'UNIDROIT RELATIVE
AUX GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATERIELS
D'EQUIPEMENT MOBILES**

(Rome, 16/17 mars 2000)

PROJET D'ORDRE DU JOUR

1. - Election du Président
2. - Adoption de l'ordre du jour
3. - Examen de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire, à l'avant-projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Etude LXXIIIH – Doc. 1) à la lumière de:
 - a) l'avant-projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, tel que révisé par le groupe de rédaction *ad hoc*, constitué par la deuxième Session conjointe à la lumière de sa seconde lecture, lors de sa réunion tenue à Rome du 25 au 27 novembre 1999 (UNIDROIT CEG/Gar. Int./3-WP/2 – OACI Réf. LSC/ME/3-WP/2, Annexe I);
 - b) l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, tel que révisé par le groupe de rédaction *ad hoc*, constitué par la deuxième Session conjointe à la lumière de sa seconde lecture, lors de sa réunion tenue à Rome du 25 au 27 novembre 1999 (UNIDROIT CEG/Gar. Int./3-WP/2 – OACI Réf. LSC/ME/3-WP/2, Annexe II).
4. - Divers

**PRELIMINARY DRAFT PROTOCOL TO THE PRELIMINARY DRAFT
UNIDROIT CONVENTION ON INTERNATIONAL INTERESTS IN
MOBILE EQUIPMENT ON MATTERS SPECIFIC TO RAILWAY
ROLLING STOCK**

(as established by a working group organised, at the invitation of the President of UNIDROIT, by Mr H. 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)

PREAMBLE

THE STATES PARTIES TO THIS PROTOCOL

CONSIDERING it necessary to implement the UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment, as it relates to railway rolling stock, in the light of the purposes set out in the preamble to the Convention,

MINDFUL of the need to adapt the Convention to meet the particular requirements of railway rolling stock and their finance,

HAVE AGREED upon the following provisions relating to railway rolling stock:

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

*Article I
Defined terms*

1. In this Protocol, except where the context otherwise requires or are defined herein, terms used in it have the meanings set out in the Convention.

2. In this Protocol the following terms are employed with the meanings set out below:

(a) [“ATMF” means Admission technique du matériel ~~ferrovaire~~ ferrovaire or the Uniform Rules Concerning technical admission of Railway Material used in International Traffic.]

(b) ~~“deregister the railway rolling stock” means in respect of the state of registry the deregistration of the railway rolling stock from any registry maintained for recording ownership or title interests (including, but not limited to, security interests) in that country under such country’s laws and regulations;~~

- (c) “engines” means such electric, diesel electric, steam, gas turbine or other propulsion drive traction motor system designed to provide traction power for railway rolling stock]
- (d) “immatriculation” means the technical admission of railway rolling stock in a specific jurisdiction as being permitted to operate ~~and registration to an operator thereof~~ in accordance with applicable rules]
- (e) “insolvency administrator” means a person or body, being a person or body acting in an official and not personal capacity, including one appointed on an interim basis, authorised to administer the reorganisation or liquidation including, but not limited to, a person or body appointed by a Court or creditors or pursuant to statute
- (f) “national registry authority” means ~~the national authority, or the common mark registering authority maintained in a Contracting State which is the State of registry responsible for the registration and de-registration of railway rolling stock in a national personal property register~~ the authority or agency, whether governmental or acting pursuant to governmental authority, responsible for the administration of a national personal property register;
- (g) “national personal property register” means ~~a personal property registry, [in a Contracting State,] whether national or local, in which inter alia, an interest governed by the Convention may be registered~~ a registry in a Contracting State, whether national or local, in which an interest in railway rolling stock governed by the Convention may be registered;
- (h) “primary jurisdiction” means the Contracting State in which the centre of the debtor's main interests is situated, which for this purpose shall be the place of the debtor's ~~seat or principal~~ domicile unless proved otherwise;
- (i) “railway rolling stock” means vehicles moveable either directly above (through magnetic levitation), or on flanged wheels on, a railway track being either
- (i) self propelled vehicles (i.e. locomotives, whether diesel, diesel electric, steam, gas turbine or electric, and whether its source of power is inside or outside the vehicles)
 - (ii) tenders, motor cars and snow ploughs
 - (iii) any carriage, wagon or other vehicle for the transportation of
 - 1) people and/or
 - 2) goods including but not limited to tangible goods, mail, parcels, animals, chemicals, gases, petroleum based products and agricultural produce and other things capable of being transported,
 - (iv) light rail passenger locomotives and wagons, whether automatically or manually driven,
 - (v) underground, power cars or wagons
 - (vi) tram or trolley cars
 - (vii) auto-racks, ~~containers~~, swap bodies or other equipment attached to a wagon as a separate item of railway rolling stock

_____ [and engines which may be installed on (i) – (vi) and which may be separated from such without requiring any prior modification or alteration thereto]

_____ including all traction systems, engines, brakes, axles, bogies, and pantographs, and in each case including accessories and other equipment and parts installed or incorporated therein or attached thereto and all operating and technical data manuals, notebooks and other records relating to all or part of any of the foregoing.¹

_____ (j) [“regional registry authority” shall mean a national personal property, register registry or registries or joint regional register authorised by the Protocol, designated by a Contracting State or] approved by the Supervisory Authority for the purposes of [acting as a portal into] [relating to] the International Registry]

_____ (k) "registrar" means the entity initially designated or subsequently appointed or re-appointed as the Registrar, as the case may be, as specified in Article XI;

_____ (l) [“RIV” means *Regolamento Internazionale de Veicoli*; and

_____ (m) “RIC” means *Regolamento Internazionale de Carozze*]

_____ (n) “subordinating party” means a party holding an international interest in railway rolling stock who agrees to subordinate such interest to another party holding an international interest in the same asset and who would otherwise hold such interest subject to the prior rights of the international interest pursuant to Article 27 of the Convention.

Article II

Implementation of Convention as regards ~~railway~~ Railway rolling ~~Rolling stock~~ Stock

1. The Convention shall apply in relation to railway rolling stock as provided by the terms of this Protocol.
2. The Convention and this Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment as applied to railway rolling stock.

Article III

Sphere of application

¹ An alternative is a simpler definition:

“vehicles moveable on or confined to movement on or above a fixed railway track or guideway, or superstructures or racks installed or designed to be installed on such vehicles, including all parts and components of any thereof.”

An additional issue is whether a separate reference to, and detailed definition of, “Engine” is required since this is based on the concept of a modular system which does not apply to most locomotives currently.

1. In Article ~~4-3~~ (1)(b) of the Convention the Convention shall apply if the railway rolling stock ~~[has its immatriculation in a Contracting State or]~~ is registered in a national personal property register therein but subject thereto, no other “close connection” to a Contracting State shall be applicable for the purposes of that paragraph.

2. ~~Notwithstanding the provisions of Article V of the Convention, this~~ This Protocol shall apply to a purely ~~domestic~~ internal transaction ~~[only where the obligor and obligee are situated in a single Contracting State and such Contracting State has declared its intention to this effect in its subscribing to this Protocol]. [This Protocol shall not, if the Contracting State declares in its subscription to this Protocol, apply in the case of railway rolling stock that is confined to use on a single railway system within that Contracting State because of track gauge, other elements of the design of such railway stock, or lack of connection to other railway systems.]²~~

3. In their relations with each other, the parties may not derogate from or vary any of the provisions of this Protocol except, by agreement in writing, Articles VI(1), VIII ~~[or]~~ IX(1) - (6) ~~[or XIV (3)]~~.

4. Any interest registered against railway rolling stock in a national personal property registry ~~after the effective date of this Protocol for the Contracting State~~ shall be subject to an international interest constituted pursuant to the Convention. In the event of a conflict, the appropriate national registry authority shall, on application by an debtor or creditor eliminate any such conflict by correcting entries in the national personal property register.

Article IV

Implementation of Convention as regards Railway Rolling Stock

1. A description of railway rolling stock that ~~includes reporting marks, contains its road ear numbers or [similar identification conforming to the rules of a uniform system of identification of railway rolling stock in the Contracting State in which the obligor is situated and, if where applicable, in which the equipment of obligor moves] its manufacturer's serial number or works number, the name of the manufacturer and its RIV/RIC or manufacturer's model designation or inscription according to ATMF Uniform and other Unique Identification Rules~~ Parameters as the Supervisory Authority shall set out in Regulations as ~~required~~ is necessary and sufficient to identify the object for purposes of sub-paragraph (c) of Article 7 of the Convention. ~~[The uniform system of identification in a Contracting State shall be designated by the Contracting State to the Supervisory Authority.]~~

2. ~~Any change to such description shall be notified to the Registrar on or before such change takes place by debtor but any claim of a creditor in relation to railway rolling stock where its description has been changed, shall be subject to any prior right registered in favour of a creditor in relation to the previous description or descriptions.~~

3. ~~Any modification, renewal or alteration to railway rolling stock shall not affect the rights of creditors.~~

~~[4. A summary or memorandum identifying~~

² ~~This does not follow the Aircraft Working Group (AWG) path and may require further discussion~~

- (a) the object of interest
- (b) the chargee, conditional buyer, lessee, debtor or other obligor,
- (c) the chargor, conditional seller, lessor, secured party or other obligee, and
- (d) any assignee,

is sufficient evidence of an interest in railway rolling stock for purposes of Article VII of the Convention.]

Article V
Representative capacities

A person may enter into an agreement and register an international interest in railway rolling stock created or provided for by the agreement in an agency, trust or other representative capacity. In such case, that person is entitled to assert rights and interests under the Convention to the exclusion of the person or persons represented.

CHAPTER II

DEFAULT REMEDIES, PRIORITIES AND ASSIGNMENTS

Article VI
Modification of default remedies

1. In addition to the remedies specified in paragraph 1 of Article 8 and in Article 10 and 14 (1) of the Convention, the creditor may

(a) to the extent that the debtor at any time has so agreed and in the circumstances specified in such Articles:

(i) ~~deregister any conflicting security interest in the railway rolling stock from any national personal property register (where appropriate)~~eliminate any conflicting security interest by correcting entries in the national personal property register (where appropriate);

[(ii) export and physically transfer the railway rolling stock from the territory in which it is situated] and

(b) apply for a court order authorising or directing any of the above acts and/or obtain an order from the court in the jurisdiction in which the railway rolling stock is physically located, directing immediate delivery of the railway rolling stock to a location within or outside of such jurisdiction where thereafter the creditor can move the railway rolling stock into the relevant regional international-rail network where the railway rolling stock is then located without the need of traction to be provided by the defaulting debtor or any party related to or acting in concert with it.

2. The creditor may not exercise the remedies specified in the preceding paragraph without the prior consent in writing of the holder of any registered interest ranking in priority to that of the creditor.

3. A new Article 13 bis shall be inserted after Article 13 of the Convention as follows:

"In relation to railway rolling stock the following provisions shall apply:

1.- Any remedy given by this Convention shall be exercised in a commercially reasonable manner.

2.- An agreement between an debtor and an creditor as to what is commercially reasonable shall, subject to paragraph 3, be conclusive.

3.- An creditor may not take possession or control of railway rolling stock otherwise than by lawful means. For these purposes, the disruption of rail transport shall not in itself be deemed to be unlawful.^{3"}

4. For the purposes of Article 8 (3) of the Convention, the chargor and chargee may agree in writing a notice period which shall be deemed to be reasonable if not less then 14 calendar days⁴.

Article VII Choice of Law

1. The parties to an agreement and the related transaction documents may agree on the law to govern their contractual rights and obligations, wholly or in part. The agreement and transaction need not bear a relationship to the selected body of national law.

2. Unless otherwise agreed, the reference in the preceding paragraph to the law chosen by the parties is to the domestic rules of law of the designated State or, where that State comprises several territorial units, to the domestic law of the designated territorial unit.

Article VIII Speedy judicial relief

1. Notwithstanding the provisions of Article 14(1) of the Convention, relief shall not be dependent upon the consent of the debtor.

2. Relief given under Article 14(1) (a) of the Convention may specifically include directions as to normal maintenance and other necessary repair or modification of the object.

3. The remedies specified in Article VI(1) (a) – (b) shall be made available by the national registry authority and other administrative authorities, as applicable, in a Contracting State and by the International Registry Supervisory Authority, where appropriate, no later than [five]

³ Note deliberate departure from AWG draft

⁴ The AWG has suggested 10 days but this is surely too short.

calendar days after the judicial relief is authorised or, in the case of judicial relief authorised by a foreign court, approved by courts of that Contracting State.

4. [Article 40 (1) of the Convention shall be amended by adding the following before the words “may exercise”:

“(or where the initial immatriculation of the railway rolling stock takes place, or the railway rolling stock is registered at a national property registry, in the jurisdiction of that court.”

5.] Judicial relief under Article 14(1) of the Convention may be granted in a Contracting State notwithstanding the commencement of insolvency proceedings in another [Contracting] State unless its application would contravene an international instrument binding on either Contracting State.⁵

Article IX Remedies on Insolvency

1. For the purposes of this Article, “insolvency date” means the earliest date on which one of the events specified in paragraph 2 shall have occurred.

2. This Article applies where:

- (a) any insolvency proceedings against the debtor have been commenced by the debtor or another person in a Contracting State which is the primary insolvency jurisdiction of the debtor; or
- (b) the debtor is located in a Contracting State and has declared its intention to suspend, or has actually suspended, payment to creditors generally.

3. Within a period not exceeding sixty days from the insolvency date (the “cure period”) the debtor or an insolvency administrator ~~(being, for the purposes of this Article, a person or body acting in an official and not personal capacity)~~, or a third party reasonably acceptable to the creditor, shall:

- (a) cure all defaults, and agree to perform all future obligations under the agreement and related transaction documents; or
- (b) give possession of the railway rolling stock to the creditor save where otherwise previously agreed in writing and otherwise in accordance with, and in the condition specified in the agreement and related transaction documents.

4. Where possession has been given to the creditor pursuant to the paragraph 3, the remedies specified in Article VI(1) shall be made available by the court, the national registry authority and other administrative authorities, as applicable, no later than [five] calendar days after the date on which the railway rolling stock is returned.

5. Unless and until the creditor is given possession under paragraph 3:

⁵ Open for discussion

- (a) the insolvency administrator or the debtor, as applicable, shall preserve the railway rolling stock and maintain it and its value in accordance with the agreement; and
 - (b) the creditor shall be entitled to apply for any other forms of interim relief available under the applicable law.
6. Sub-paragraph (a) of the preceding paragraph shall not preclude the use of the railway rolling stock under arrangements designed to preserve and maintain it and its value.
7. The insolvency administrator or the debtor, as applicable, may retain possession of the railway rolling stock where, during the cure period, it has cured all defaults and has agreed to perform all future obligations under the agreement. A second cure period shall not apply in respect of a default in the performance of such future obligations.
8. No exercise of remedies permitted by the Convention may be prevented or delayed after the cure period.
9. No obligations of the debtor under the agreement and related transactions may be modified in the insolvency proceedings without the consent of the creditor.
10. Nothing in the preceding paragraph shall be construed to affect the authority, if any, of the insolvency administrator under the applicable law [to terminate the agreement].
11. No rights or interests, except for preferred non-consensual rights or interests listed in an instrument deposited under Article 38 of the Convention, shall have priority in the insolvency over registered interests [and no doctrine of reputed ownership shall defeat registered interests].
12. Nothing in this Article shall operate to modify Article 28(3) of the Convention to which this Article shall be subject.
13. Article VI of this Protocol and Article 8 of the Convention as modified by Article VI of this Protocol, shall apply to the exercise of any remedies under this Article.

Article X
Insolvency assistance

The courts of a Contracting State in which railway rolling stock is situated shall, in accordance with the law of the Contracting State, co-operate to the maximum extent possible with foreign courts and foreign insolvency administrators in carrying out the provisions of Article IX.

CHAPTER III

RAILWAY ROLLING STOCK REGISTRY PROVISIONS

Article XI

Supervisory Authority and the Registrar

1. [The initial Supervisory Authority shall be the Intergovernmental Organisation of Carriage by Rail or such successor organisation or other body as it may appoint].⁶ Subject to paragraph 2 below, the Supervisory Authority shall appoint a Registrar.
2. [The initial Registrar hereby designated to operate the International Registry shall be Eurofima European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock]. ~~The Registrar shall~~, subject to paragraph 4 below, be create an newly created, independent special purpose affiliate or division ~~of for the purpose of operating the registry Eurofima European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock~~ to be known as the Registry Operating Entity.
3. The Registry Operating Entity shall be organised in consultation with the Supervisory Authority. Its constitutive documents shall contain provisions which:
 - (a) restrict it to acting as Registrar and performing ancillary functions;
 - (b) ensure that it has no greater duties (fiduciary or otherwise) to its members of Eurofima European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock than to any person or entity in the performance of its functions as Registrar⁷
4. In relation to the initial Registrar or any successor Registrar, the appointment shall be subject to regulations made by the Supervisory Authority from time to time and to an operations agreement entered into with the Supervisory Authority setting out the basis on which the registry should function.
5. The initial Registrar shall operate the International Registry for a period [of [ten] years from the date of entry into force of this Protocol][that the Supervisory Authority considers appropriate but in any event not exceeding ten years]. Thereafter, the Registrar shall be appointed or re-appointed ~~at regular [ten] year intervals by for such period that~~ the Supervisory Authority ~~or for such other period that the Supervisory Authority~~ considers appropriate (but in any event not exceeding ten years)⁸.
6. Notwithstanding the foregoing, the Supervisory Authority shall be entitled to appoint a replacement Registrar in the event that the Registrar (a) shall resign (b) shall become insolvent or generally be unable to pay its debts (c) shall be dissolved or (d) does not [materially] comply with its obligations herein, under the operations agreement or under regulations set out by the Supervisory Authority.

⁶ Alternative:

“will be named or constituted by the Contracting States who will provide a mechanism for replacement of the initial Supervisory Authority or continuation of the initial Supervisory Authority as circumstances warrant.”

⁷ In the contract with the Registrar there should be a requirement that it operates under a general duty of fairness and impartiality.]

⁸ This allows some discretion bearing in mind the investment in training and software which will be required by the Registrar

7. The Registrar shall be entitled to contract out its duties to a third party “service provider” subject to the identity of the service provider [and to the conditions under which the service provider carries out duties on behalf of the Registrar] being accepted by the Supervisory Authority by a declaration in writing prior to such contracting out. Contracting out of its duties shall not relieve the Registrar of its obligations hereunder or under the regulations.

Article XII
First Regulations

The initial regulations shall be issued no later than the date that is [three months] prior to the entry into force of this Protocol. Prior to issuing regulations, the Supervisory Authority shall publish draft regulations in good time for review and comment and thereafter consult with representatives of manufacturers, operators and financiers thereon.

Article XIII
Access to Registry

1. The centralised functions of the International Registry shall be operated and administered by the Registrar on a twenty-four hour basis.

[2. The Supervisory Authority shall designate regional registry authorities as it considers necessary from time to time and may set out such qualification requirements as it considers appropriate for a national personal property registry or other registry as a regional registry authority. Prior to any designation, the proposed regional registry authority, the Registrar and the Supervisory Authority shall enter into an operations agreement which shall, inter alia, provide for the delegation of the Registrar’s duties in relation to a defined geographical area and shall otherwise be subject to the provisions of Article XI(4) and (6) herein. The various registration facilities shall be operated and administered during working hours in their respective territories. Any regional registry designated pursuant to this paragraph 2 shall ensure that registration through it shall automatically result in a registration at the International Registry and, if it comprises more than one registry facility, shall provide equal access and full co-ordination between the respective facilities.]

~~3. — Notwithstanding the foregoing, any regional registry authority shall be operated and administered on a twenty-four hour basis, shall ensure that registration through it shall automatically result in a registration at the International Registry and, if it comprises more than one registry facility, shall provide equal access and full co-ordination between the respective facilities.~~

4[3. Any regional registry authority shall be the exclusive access to the International Registry in relation to the geographical area covered by it.

4.4. At the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Protocol, a Contracting State may make its ratification, acceptance, approval of, or accession conditional on the designation of a regional registry authority by the Supervisory Authority.⁹

Article XIV
Additional Modifications to Registry provisions

1. For purposes of Article 19 (6) of the Convention, the ~~identification search~~ criterion for railway rolling stock shall be the description required to identify the equipment set forth in Article IV (1) herein and the search criterion at the International Registry shall be established by the Supervisory Authority¹⁰ ~~its or their roadcar number where applicable, its or their manufacturer's name and serial or works number, its or their type and its or their RIV/RIC or manufacturer model designation or inscription according to ATMF Uniform Rules, as supplemented to ensure uniqueness. Such supplemental information shall be specified in the Regulations.~~⁴⁴
2. For purposes of Article 23 of the Convention, the categories of preferred non-consensual creditors shall be searchable by the name of the declaring Contracting State.
3. For the purposes of Article 25 (2) of the Convention, and in the circumstances there described, the holder of a registered prospective international security interest or a registered prospective assignment of an international security interest shall take such steps as are within

⁹ Alternatives proposed:

Alternative No. 1:

4. Notwithstanding any other provision of the Convention or this Protocol, a Contracting State may designate its national personal property register or that of another Contracting State or a joint regional registry as a regional registry authority. Such regional registry authority shall be the exclusive means, for railway rolling stock operating in the geographic region covered by the designated registry, of registering an interest governed by the Convention [and of access to the International Registry.]

Alternative No. 2.

4. Notwithstanding any other provision of the Convention or this Protocol, a regional registry authority for equipment situated in Canada shall be the Registrar General of Canada, acting pursuant to section 105 of the Canada Transportation Act; and a regional registry authority for equipment situated in the United States of America shall be the Surface Transportation Board of the United States Department of Transportation, acting pursuant to section 11301 of Title 49 of the United States Code. Such regional registry authority shall be the exclusive means, for railway rolling stock operating in the geographic region covered by the designated registry, of registering an interest governed by the Convention and of access to the International Registry.

5. A regional registry authority so designated as provided in this Article XIII (4), shall not be subject to rules and regulations of the Supervisory Authority, Registry Operating Entity or the Registrar. The Supervisory Authority shall have the obligation of ensuring that registration through either a designated national or joint regional registry established as a regional registry authority pursuant to this Article XIII (4) shall be transmitted to and be available for search at the International Registry. Said obligation shall include, but not be limited to, ensuring that the Registrar establish and fund all systems necessary to receive, at the International Registry, registration information transmitted from such a regional registry authority in the form prescribed by the regional registry authority.

¹⁰ Possible addition:

“; provided, however, that notwithstanding the foregoing, the search criterion for railway rolling stock registered at a regional registry authority designated pursuant to Article XVI of this Protocol shall be the search criterion used by such regional registry authority.”

¹¹ Review Data Protection Issues

its power to procure the discharge of the registration no later than ten calendar days after the receipt of the demand described in such paragraph.

4. For purposes of Article 21 of the Convention, registration of an international security interest shall, unless discharged or unless otherwise agreed, remain effective for an indefinite period of time.

5. For the purposes of Article 20 (2) of the Convention

- (a) any subordination shall comply with the provisions of Article 7 (a) – (c) of the Convention; and
- (b) Article 25 (1) of the Convention shall also apply in respect of a subordinating party *mutatis mutandis* as if it was a debtor and the registration related to the subordination of an interest.

6. The regulations shall prescribe the manner in which the following provisions of the Convention shall apply:

Article 16 (2) (d);
[Article 17;
Article 21;]¹²
Article 22 (1) and (2);
Article 23; and
Article 24.

7. The insurance referred to in Article 26 *bis* (3) shall be [full insurance].¹³

Article XV International Registry Fee

1. The Registrar shall, subject to the approval of the Supervisory Authority, set and may from time to time amend:

- (a) the fees to be paid on filing of an international security interest with the International Registry
- (b) the fee schedule to be paid by the users of the International Registry or a regional registry authority; and
- [(c) the annual fees to be paid as compensation for the operation and administration of the International Registry and the registration facilities.]

2. The fee schedule referred to in sub-paragraph (a) of the preceding paragraph shall be determined so as to recover the costs of operating the International Registry or a regional registry authority as appropriate and, in the case of the initial fee schedule, of designing and

¹² [To review if these are needed](#)

¹³ The term “full insurance” will need to be defined more precisely.

implementing the International Registry system over ten years [provided that nothing herein shall preclude the service provider operating for profit].¹⁴

3. The fees and amounts referred to in paragraph 1 of this Article XV may be amended by the registrar taking into account changes economic conditions provided that any increase of the fees and amounts by more than [ten] per cent shall require the approval of the Supervisory Authority.

Article XVI

— ~~[intentionally left blank]~~ —

Modification of assignment provisions

1. Article 31(1) of the Convention applies with the omission of sub-paragraph (c).
2. Article 34 of the Convention applies as if the words following the phrase “not held with an international interest” were omitted.

CHAPTER IV **JURISDICTION**

Article XVII

Waivers of sovereign immunity

1. Subject to paragraph 2, a waiver of sovereign immunity from jurisdiction of the courts specified in Articles 40 or 41 of the Convention or relating to enforcement of rights and interests relating to railway rolling stock under the Convention shall be binding and, if the other conditions to such jurisdiction or enforcement have been satisfied, shall be effective to confer jurisdiction and permit enforcement, as the case may be.
2. A waiver under the preceding paragraph must be in a[n authenticated] written form that contains a description of the railway rolling stock in the terms as specified in Article IV of this Protocol.

CHAPTER VIII **RELATIONSHIP WITH OTHER CONVENTIONS**

Article XVIII

Relationship with the 1988 Unidroit Convention on International Financial Leasing

The Convention shall, for Contracting States which are parties to it, in the event of any conflict, take precedence over the Unidroit Convention on International Financial Leasing of

¹⁴ A proposed initial fee schedule should be developed and transmitted to governments in the information package accompanying this Protocol.

1988 as relates to railway rolling stock to the extent that convention is in force among them and that convention's terms are inconsistent with the provisions of the Convention.

Article XIX
Relationship with other Conventions

The Convention shall supersede:

- (a) the Rome Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations 1980;
~~and~~
- (b) the Lugano Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgements in Civil and Commercial Matters 1988
- ~~(b)(c)~~ the Inter-American Convention on the Law Applicable to International Contracts 1994
- (d) the Convention Concerning International Carriage by Rail 1980 as modified by the Protocol of modification of 3 June 1999

to the extent that such conventions are in force and are inconsistent with the provisions of the Convention.

CHAPTER ~~IXVI~~
[OTHER] FINAL PROVISIONS

Article XX
Adoption of Protocol

1. This Protocol is open for signature at the concluding meeting of the Diplomatic Conference for the Adoption of the Draft Protocol to the Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to railway rolling stock and will remain open for signature by all Contracting States at [...] until [...].
2. This Protocol is subject to ratification, acceptance or approval of Contracting States which have signed it.
3. This Protocol is open for accession by all States which are not signatory Contracting States as from the date it is open for signature.
4. Ratification, acceptance, approval or accession is effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.¹⁵

Article XXI
Entry into force

¹⁵ It is recommended that a resolution be adopted at, and contained in the Final Acts and Proceedings of, the Diplomatic Conference, contemplating the use by Contracting States of a model ratification instrument that would standardise, *inter alia*, the format for the making and/or withdrawing of declarations and reservations

1. This Protocol enters into force on the first day of the month following the expiration of six months after the date of deposit of the third instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each Contracting State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the deposit of the [third] instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Protocol enters into force in respect of that Contracting State on the first day of the month following the expiration of three months after the date of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

Article XXII
Territorial units

1. If a Contracting State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Protocol, it may, at the time of ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Protocol is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may substitute its declaration by another declaration at any time.

2. These declarations are to be notified to the depositary and are to state expressly the territorial units to which this Protocol extends.

3. If a Contracting State makes no declaration under paragraph 1, this Protocol is to extend to all territorial units of that Contracting State.

Article XXIII
Temporal application

This Protocol applies in a Contracting State to rights and interests in railway rolling stock created or arising on or after the date on which this Protocol enters into force in that Contracting State.

Article XXIV
Declarations and reservations

No declarations or reservations are permitted except those expressly authorised in this Protocol.

Article XXV
Declarations disapplying certain provisions

1. A Contracting State at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Protocol

- (a) may declare that it will not apply any one or more of the provisions of Articles VII to IX of this Protocol;

- (b) may declare that it will impose other conditions on the application of Articles VII [, V(1)] and VIII to IX as specified in its declaration.]

2. The courts of Contracting States shall apply Article IX in conformity with the declaration made by the State which is the primary jurisdiction.

Article XXVI
Subsequent declarations

1. A Contracting State may make a subsequent declaration at any time after the date on which it enters into force for that Contracting State, by the deposit of an instrument to that effect with the depositary.

2. Any such subsequent declaration shall take effect on the first day of the month following the expiration of [twelve] months after the date of deposit of the instrument in which such declaration is made with the depositary. Where a longer period for that declaration to take effect is specified in the instrument in which such declaration is made, it shall take effect upon the expiration of such longer period after its deposit with the depositary.

3. Notwithstanding the previous paragraphs, this Protocol shall continue to apply, as if no such subsequent declaration had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of that subsequent declaration.

Article XXVII
Withdrawal of declarations and reservations

Any Contracting State which makes a declaration under, or a reservation to this Protocol may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. Such withdrawal is to take effect on the first day of the month following the expiration of [three] months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

Article XXVIII
Denunciations

1. This Protocol may be denounced by any Contracting State at any time after the date on which it enters into force for that Contracting State, by the deposit of an instrument to that effect with the depositary.

2. Any such denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of [twelve] months after the date of deposit of the instrument of denunciation with the depositary. Where a longer period for that denunciation to take effect is specified in the instrument of denunciation, it shall take effect upon the expiration of such longer period after its deposit with the depositary.

3. Notwithstanding the previous paragraphs, this Protocol shall continue to apply, as if no such denunciation had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the

effective date of that denunciation.

Article XXIX
Review of the Protocol

[At the request of not less than twenty-five per cent of the Contracting States, conferences of the Contracting States shall be convened from time to time.] [A standing conference of Contracting States shall be established pursuant to this Protocol] to consider:

- (a) the practical operation of this Protocol and its effectiveness in facilitating the asset-based financing and leasing of railway rolling stock;
- (b) the judicial interpretation given to the terms of the Convention, this Protocol and the regulations;
- (c) the functioning of the international registration system and the performance of the Registrar and its oversight by the Supervisory Authority; and
- (d) whether any modifications to this Protocol or the arrangements relating to the International Registry are desirable.

Article XXX
Depositary arrangements

1. This Protocol shall be deposited with the [Supervisory Authority].
2. The [Supervisory Authority] shall:
 - (a) inform all Contracting States which have signed or acceded to this Protocol and [...] of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - (ii) each declaration made in accordance with this Protocol;
 - (iii) the withdrawal of any declaration;
 - (iv) the date of entry into force of this Protocol; and
 - (v) the deposit of an instrument of denunciation of this Protocol together with the date of its deposit and the date on which it takes effect;
 - (b) transmit certified true copies of this Protocol to all signatory Contracting States, to all Contracting States acceding to the Protocol and to [...];
 - (c) provide the Supervisory Authority with the contents of each instrument of ratification, acceptance, approval or accession so that the information contained therein may be made publicly accessible; and
 - (d) perform such other functions customary for depositaries.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised, have signed this Protocol.

**TEXT OF THE PRELIMINARY DRAFT PROTOCOL TO THE
PRELIMINARY DRAFT UNIDROIT CONVENTION ON INTERNATIONAL
INTERESTS IN MOBILE EQUIPMENT ON MATTERS SPECIFIC TO
RAILWAY ROLLING STOCK**

(as established by a working group organised, at the invitation of the President of UNIDROIT, by Mr H. 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)

PRAEMBLE

CHAPTER I GENERAL PROVISIONS

<u>Article I</u>	<u>Defined Terms</u>
<u>Article II</u>	<u>Implementation of Convention as regards Railway Rolling Stock</u>
<u>Article III</u>	<u>Sphere of application</u>
<u>Article IV</u>	<u>Implementation of Convention as regards Railway Rolling Stock</u>
<u>Article V</u>	<u>Representative capacities</u>

CHAPTER II DEFAULT REMEDIES, PRIORITIES AND ASSIGNMENTS

<u>Article VI</u>	<u>Modification of default remedies</u>
<u>Article VII</u>	<u>Choice of Law</u>
<u>Article VIII</u>	<u>Speedy judicial relief</u>
<u>Article IX</u>	<u>Remedies on Insolvency</u>
<u>Article X</u>	<u>Insolvency assistance</u>

CHAPTER III RAILWAY ROLLING STOCK REGISTRY PROVISIONS

<u>Article XI</u>	<u>Supervisory Authority and the Registrar</u>
<u>Article XII</u>	<u>First Regulations</u>
<u>Article XIII</u>	<u>Access to Registry</u>

Article XIV Additional Modifications to Registry provisions

Article XV International Registry Fee

Article XVI Modification of assignment provisions

CHAPTER IV JURISDICTION

Article XVII Waivers of sovereign immunity

CHAPTER V RELATIONSHIP WITH OTHER CONVENTIONS

Article XVIII Relationship with the 1988 Unidroit Convention on International Financial Leasing

Article XIX Relationship with other Conventions

CHAPTER VI [OTHER] RINAL PROVISIONS

Article XX Adoption of Protocol

Article XXI Entry into force

Article XXII Territorial units

Article XXIII Temporal application

Article XXIV Declarations and reservations

Article XXV Declarations disapplying certain provisions

Article XXVI Subsequent declarations

Article XXVII Withdrawal of declarations and reservations

Article XXVIII Denunciations

Article XXIX Review of Protocol

Article XXX Depositary arrangements

**AVANT-PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR
LES QUESTIONS SPECIFIQUES AU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE,
A L'AVANT-PROJET DE CONVENTION D'UNIDROIT RELATIVE AUX
GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATERIELS
D'EQUIPEMENT MOBILES**

(tel qu'établi 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 garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et coordinateur du Groupe de travail ferroviaire, sur la base des discussions du Comité pilote et de révision qui s'est réuni à Rome les 16 et 17 mars 2000)

PREAMBULE

LES ETATS PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

CONSIDERANT qu'il est nécessaire de mettre en œuvre la Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles pour autant qu'elle s'applique au matériel roulant ferroviaire, à la lumière des buts énoncés dans le préambule de la Convention,

CONSCIENTS de la nécessité d'adapter la Convention pour répondre aux exigences particulières du matériel roulant ferroviaire et de son financement,

SONT CONVENU des dispositions suivantes relatives au matériel roulant ferroviaire:

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GENERALES

Article I

Définitions *

1. – Dans le présent Protocole, les termes utilisés sont employés 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 indiqué ci-après :

a) “autorité du registre local” désigne l'autorité ou l'organisme, gouvernemental ou sous autorité gouvernementale, chargé de la tenue d'un registre local de biens

* Les définitions suivront l'ordre alphabétique de chaque langue. Ce travail sera fait ultérieurement.

meubles ;

b) “registre local de biens meubles” désigne un registre dans un Etat contractant, qu’il soit national ou local dans une juridiction faisant partie d’un Etat, dans lequel une garantie portant sur du matériel roulant ferroviaire régie par la Convention peut être inscrite;

[c) “ressort principal” désigne l’Etat contractant où le débiteur a le centre de ses intérêts principaux qui, à cette fin et sous réserve de preuve contraire, est le siège ou le domicile du débiteur ;] ¹

d) “matériel roulant ferroviaire” désigne des véhicules pouvant se déplacer ou limités à se déplacer sur une voie ferrée ou directement au-dessus d’une infrastructure ferrée fixe ou système de guidage ainsi que des superstructures ou supports installés ou destinés à 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 de registre régional” désigne l’autorité, ou les autorités agissant en commun, chargée de la tenue d’un registre local de biens meubles (ou d’un certain nombre de tels registres agissant en commun) désignée conformément au paragraphe 3 de l’article 17 de la Convention et selon les dispositions du paragraphe 2 de l’article XIII du présent Protocole aux fins de servir d’accès au Registre international ;

f) “réseau ferroviaire régional” désigne une zone géographique en dehors de laquelle le matériel roulant ferroviaire ne peut pas se déplacer sur des rails ou directement au-dessus ;

g) “critères d’identification unique” désigne l’un des éléments suivants:

i) le numéro de série ou de fabrication du constructeur ou la désignation de modèle du constructeur ;

ii) un numéro et une description attribués par une autorité du registre régional et approuvés par l’Autorité de surveillance qui suffisent à rendre le matériel roulant ferroviaire susceptible d’identification unique ; ou

iii) tout autre critère d’identification prévu par l’Autorité de surveillance ou approuvé périodiquement dans le règlement.

Article II

Application 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 d’UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d’équipement mobiles telle qu’elle

¹ Cette disposition pourrait être déplacée dans la Convention.

s'applique au matériel roulant ferroviaire.

Article III *Champ d'application*

Dans leurs relations mutuelles, les parties peuvent, par un accord écrit, déroger aux dispositions du présent Protocole ou en modifier les effets sauf en ce qui concerne l'article IV et le paragraphe 2 de l'article VI.

Article IV *Description du matériel roulant ferroviaire*

1. – Une description du matériel roulant ferroviaire qui inclut les critères d'identification unique suffit pour identifier le bien aux fins de l'alinéa c) de l'article 7 de la Convention.

2. – Toute modification de la description est notifiée par le débiteur au Conservateur au moment de la modification ou préalablement mais toute créance d'un créancier sur le matériel roulant ferroviaire en cas de modification de la description est primée par tout droit antérieur inscrit en faveur d'un créancier.²

3. – Toute modification, renouvellement ou altération du matériel roulant ferroviaire ne porte pas atteinte aux droits des créanciers.

Article V *Pouvoirs des représentants*

Une personne peut conclure un contrat et inscrire une garantie internationale portant sur un matériel roulant ferroviaire constituée ou prévue par le contrat, en qualité de mandataire, de fiduciaire, ou à tout autre titre de représentant. Dans ce cas, cette partie est habilitée à faire valoir les droits et les garanties découlant de la Convention, à l'exclusion de la ou des personne(s) représentée(s).³

² Une question reste ouverte: comment devrait-on traiter les transferts de biens d'une région ferroviaire limitée à l'autre en cas de changement des critères d'identification unique. On note par ailleurs qu'aucune sanction n'est prévue (pour le moment) au cas où la modification n'est pas notifiée.

³ Cette disposition pourrait être déplacée dans la Convention.

CHAPITRE II

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

Article VI

Modification des mesures en cas d'inexécution des obligations

1. – Outre les mesures prévues au paragraphe 1 de l'article 8, à l'article 10 et au paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention, le créancier peut obtenir du tribunal de l'Etat où le matériel roulant ferroviaire se trouve physiquement, 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 pertinent où le matériel roulant ferroviaire se trouve ensuite sans qu'il ait besoin d'avoir recours à un moyen de traction fourni par le débiteur sanctionné par toute autre partie en relation ou agissant de concert avec celui-ci.

2. – Le créancier ne peut mettre en œuvre 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 de dispositions du paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention :
Un accord entre le débiteur et le créancier quant à ce qui est commercialement raisonnable est, sous réserve du paragraphe 3, irréfutable.

4. – Aux fins du paragraphe 3 de l'article 8 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.⁴

Article VII

Choix de la loi applicable

1. – Les parties à un contrat peuvent convenir de la loi qui régira tout ou partie de leurs droits et de leurs obligations contractuels. Le contrat et l'opération visés dans le présent Protocole ne doivent pas nécessairement présenter une relation avec la loi nationale choisie.

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

⁴ Le Groupe de travail aéronautique a proposé 10 jours mais le Groupe de travail ferroviaire estime que cela n'est pas suffisant.

Article VIII
Mesures d'urgence

1. – Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention, les mesures d'urgence ne dépendent pas du consentement du débiteur.⁵

2. – Les mesures mise en œuvre en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention peuvent comprendre des instructions concernant l'entretien ordinaire les autres 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.⁶

Article IX
Mesures 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.

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 les soixante jours 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. – A moins que et jusqu'à ce que le bien ait été restitué au créancier en vertu du paragraphe 3 :

a) l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, préserve et entretient le matériel roulant ferroviaire et en conserve sa valeur conformément au contrat ; et

b) le créancier peut demander toute autre mesure judiciaire provisoire prévue par la loi applicable.

⁵ Ceci pourrait figurer dans la Convention et ne serait donc pas nécessaire dans le Protocole.

⁶ A discuter.

5. – Les dispositions de l’alinéa a) du paragraphe précédent n’excluent pas l’utilisation du matériel roulant ferroviaire conformément aux contrats conclus en vue de préserver et entretenir le matériel roulant ferroviaire et d’en conserver sa valeur.

6. – L’administrateur d’insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, le débiteur, peut rester en/garder la possession du matériel roulant ferroviaire lorsque, au cours de la période de remède, il a remédié aux manquements et s’est engagé à exécuter toutes les obligations à venir conformément au contrat. Une seconde période de remède ne s’applique pas en cas de manquement dans l’exécution de ces obligations à venir.

7. – Il est interdit d’empêcher ou de retarder l’exécution des mesures permises par la Convention après la période de remède.

8. – Aucune des obligations 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. – Aucune disposition du paragraphe précédent peut être interprétée comme portant atteinte au pouvoir, le cas échéant, de l’administrateur d’insolvabilité en vertu de la loi applicable [de mettre fin au 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 priment, en cas d’insolvabilité, les garanties inscrites ⁷ [et aucun principe de propriété supposée n’annule les garanties inscrites].

11. – Aucune disposition du présent article ne peut modifier le paragraphe 3 de l’article 28 de la Convention auquel le présent article est soumis.

12. – L’article VI du présent Protocole et l’article 8 de la Convention tel que modifié par l’article VI du présent Protocole, s’appliquent à la mise en œuvre des mesures en vertu du présent article.

Article X

Assistance en cas d’insolvabilité

Les tribunaux d’un Etat contractant où se trouve un matériel roulant ferroviaire coopèrent, conformément à la loi de l’Etat contractant, dans toute la mesure possible avec les tribunaux et les administrateurs d’insolvabilité pour l’application des dispositions de l’article IX.

⁷

Voir également les commentaires sous l’article XXV.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES A L'INSCRIPTION DES GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE

Article XI

Autorité de surveillance et Conservateur

1. – L'Autorité de surveillance initialement désignée est [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.

2. – [Le Conservateur initialement désigné en vertu du présent Protocole en vue d'assurer le fonctionnement du Registre international est Eurofima Société européenne pour le financement du matériel ferroviaire]. Le Conservateur, sous réserve du paragraphe 4 ci-après, crée un organe autonome à fin particulière, affilié ou qui constitue une division en vue d'assurer le fonctionnement du Registre international, 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 sa fonction à celle de Conservateur et limitent l'exercice des charges à celles qui sont accessoires à cette fonction ; et

b) confirment que le Conservateur 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.⁸

4. – En ce qui concerne le Conservateur initialement désigné ou tout Conservateur lui succédant, la nomination doit être soumise à un règlement établi de temps à autre par l'Autorité de surveillance et à un contrat de gestion avec l'Autorité de surveillance qui définit la base sur laquelle le Registre doit fonctionner.

5. – Le Conservateur initialement désigné assure le fonctionnement du Registre international durant une période [de [dix] ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole] [que l'Autorité de surveillance considère appropriée mais ne pouvant de toute façon pas dépasser dix ans]. Par la suite, le Conservateur sera nommé ou reconduit dans ses fonctions pour la période que l'Autorité de surveillance jugera appropriée (cette période ne pouvant, en aucun cas, dépasser dix ans).⁹

6. – Nonobstant ce qui précède, l'Autorité de surveillance est autorisée à nommer un autre Conservateur au cas où le Conservateur :

⁸ Le contrat de gestion avec le Conservateur devrait exiger que celui-ci assure le fonctionnement du Registre avec une obligation générale de loyauté et d'impartialité.

⁹ Ceci permet une certaine liberté de décision, compte tenu de l'investissement en formation et en matériel informatique demandé au Conservateur.

- a) se retire ;
- b) devient insolvable ou est généralement inapte à payer ses dettes ;
- c) est dissous ; ou
- d) ne répond [matériellement] pas à ses obligations en vertu du présent Protocole, en vertu de l'accord de gestion ou en vertu du règlement défini par l'Autorité de surveillance.

7. – Le Conservateur 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 dans lesquelles le prestataire de services remplit les fonctions au nom du Conservateur] soit acceptée, avant que le Conservateur se dégage de ses fonctions, par l'Autorité de surveillance moyennant une déclaration écrite. Le fait de se dégager de ses fonctions ne libère pas le Conservateur de ses obligations en vertu du présent Protocole ou en vertu du règlement mais le prestataire de services devient partie au contrat de gestion conclu entre l'Autorité de surveillance et le Conservateur.

Article XII *Premier règlement*

Le règlement initial est établi au plus tard [trois mois] avant l'entrée en vigueur du présent Protocole. Avant d'établir ce règlement, l'Autorité de surveillance publie en temps voulu des projets de règlement, afin que ceux-ci puissent être examinés et commentés, et consulte ensuite, à ce sujet, les représentants des constructeurs, opérateurs et financiers.

Article XIII *Accès au Registre*

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

[2. – Un Etat contractant] [Tous les Etats de la zone couverte par un réseau ferroviaire régional, à condition d'agir conjointement et d'être tous des Etats contractants,] peut/peuvent désigner (agissant conjointement) un ou plusieurs registres locaux de biens meubles en tant qu'autorité du registre régional [pour la totalité du réseau ferroviaire régional pertinent] sous réserve des dispositions du présent Protocole. Pour être effective, toute désignation est soumise à un engagement écrit, donné à l'Autorité de surveillance par l'autorité du registre régional, à exécuter les obligations d'une autorité du registre régional conformément au présent Protocole. Une autorité du registre régional qui fait office de bureau d'inscription exerce et administre ses fonctions pendant les heures de travail en vigueur sur son territoire. Toute autorité du registre régional désignée en vertu du présent paragraphe garantit que toute information inscrite à travers elle soit automatiquement transmise au Registre international comme le Conservateur peut raisonnablement l'exiger et, si l'autorité comprend plus d'un bureau d'inscription, elle assure un accès égal et une entière coordination entre les bureaux respectifs mais, sous réserve des dispositions du paragraphe 3, l'autorité du registre régional conduit ses affaires et est libre de prévoir les conditions de forme et le type d'inscriptions faites à travers elle qu'elle estime

appropriés.

3. – l’Autorité de surveillance accepte par le règlement les critères d’identification unique proposés par l’autorité du registre régional lorsqu’ils répondent aux règles d’un système d’identification uniforme et unique du matériel roulant ferroviaire dans le réseau ferroviaire régional pertinent, lorsqu’ils s’appliquent exclusivement dans ce réseau et suffisent pour se conformer aux conditions relatives aux informations fixées par le Conservateur pour le fonctionnement du Registre international.

4. – Toute autorité du registre régional constitue l’accès unique (aux fins de l’inscription) au Registre international en fonction du réseau ferroviaire régional couvert.

Article XIV

Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre

1. – Aux fins du paragraphe 6 de l’article 19 de la Convention, le critère d’identification d’un matériel roulant ferroviaire est la description requise pour identifier le matériel visée au paragraphe 1 de l’article IV du présent Protocole et le critère de consultation auprès du Registre international est établi par l’Autorité de surveillance. Au cas où le matériel roulant ferroviaire a différentes critères d’identification unique selon le réseau ferroviaire régional où il est situé, le Conservateur tient un lexique présentant les descriptions équivalentes que l’on peut consulter.¹⁰

2. – Aux fins de l’article 23 de la Convention, les catégories de créanciers privilégiés non conventionnels sont consultables d’après le nom de l’Etat contractant qui les a déclarées.

3. – Aux fins du paragraphe 2 de l’article 25 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 dont il dispose pour donner mainlevée de l’inscription dans les dix jours de la réception de la demande prévue audit paragraphe.

4. – Aux fins de l’article 21 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 25 de la Convention est également applicable par analogie en ce qui concerne une partie subordonnée 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 :

l’alinéa d) de l’article 16 ;

[l’article 17 ;

l’article 21 ;] ¹¹

¹⁰ Examiner les questions de protection des données.

¹¹ A revoir s’il le faut.

les paragraphes 1 et 2 de l'article 22 ;
l'article 23 ; et
l'article 24.

7. – L'assurance visée au paragraphe 3 de l'article 26 bis est une [assurance intégrale].¹²

Article XV

Droit d'inscription au Registre international

1. – Le Conservateur 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 au Registre international, directement ou à travers une autorité du registre régional ;

b) le barème des droits à verser par les utilisateurs du Registre international;
et

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

2. – Les montants mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe précédent sont déterminés de manière à recouvrer les frais de fonctionnement du Registre international et, dans le cas du barème des droits à verser initialement, à recouvrer les frais de conception et de mise en œuvre du système de Registre international pour une période de dix ans, à condition que rien dans le présent Protocole n'empêche le prestataire de services d'opérer sur une base de profit.¹³ Si les inscriptions sont faites à travers une autorité du registre régional, cette autorité perçoit les montants en question et en rend compte au Conservateur.

3. – Les droits et montants mentionnés au paragraphe 1 du présent article peuvent être modifiés par le Conservateur, 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.

Article XVI

Modification des dispositions relatives aux cessions

1. – [Le paragraphe 1 de l'article 31 de la Convention s'applique sans l'alinéa c).]¹⁴

2. – L'article 34 de la Convention s'applique comme si les mots suivant l'expression

¹² Le terme "assurance intégrale" sera à définir plus précisément.

¹³ Si les fonctions sont exercés par un prestataire de services, il est irréaliste de prévoir que le service est fourni sans profit. Les droits seront toutefois contrôlés par l'Autorité de surveillance et nous laissons aux Etats contractants le soin de décider, comme question de politique, si le Conservateur devrait être autorisé à offrir ses services sur une base de profit.

¹⁴ Ceci pourrait être déplacé dans la Convention.

“non détenus avec une garantie internationale” étaient omis.¹⁵

CHAPITRE IV

COMPETENCE

Article XVII

Renonciation à l'immunité de juridiction

1. – Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, la renonciation à l'immunité de juridiction au regard des tribunaux visés aux articles 40 ou 41 de la Convention ou 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 faite en vertu du paragraphe précédent doit être faite dans un écrit [authentifié] contenant une description du matériel roulant ferroviaire dans les termes spécifiés à l'article IV du présent Protocole.¹⁶

CHAPITRE V

RELATIONS AVEC D'AUTRES CONVENTIONS

Article XVIII

Relations avec d'autres Conventions

A l'égard des Etats contractants qui sont parties à la Convention, la Convention l'emporte, en cas de conflit, sur :

(a) la Convention de Rome sur la loi applicable aux obligations contractuelles de 1980 ;

(b) la Convention de Bruxelles concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matières civile et commerciale de 1968 (telle qu'amendée périodiquement) ;

(c) la Convention de Lugano concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matières civile et commerciale de 1988 ;

(d) la Convention interaméricaine sur la loi applicable aux contrats internationaux de 1994 ;

¹⁵ En attendant l'examen de l'article 34 de la Convention.

¹⁶ S'agissant d'un domaine d'intérêt général, ceci pourrait être déplacé dans la Convention.

(e) la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires de 1980 telle que modifiée par le Protocole portant modification de 1999 ; et

(f) la Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international de 1988

en ce qui concerne le matériel roulant ferroviaire, dans la mesure où la Convention est en vigueur dans les Etats parties et que les termes de ces Conventions sont incompatibles avec les dispositions de la Convention.¹⁷

Article XIX

[laissé en blanc intentionnellement]

CHAPITRE VI

[AUTRES] DISPOSITIONS FINALES

Article XX

*Adoption du Protocole*¹⁸

1. – Le présent Protocole sera ouvert à la signature à la séance de clôture de la Conférence diplomatique pour l'adoption du projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire, à la Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et restera ouvert à la signature de tous les Etats contractants à [...] jusqu'au [...].

2. – Le présent Protocole est sujet à ratification, acceptation ou approbation par les Etats qui l'ont signé.

3. – Le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires, à partir de la date à laquelle il sera ouvert à la signature.

4. – 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.¹⁹

Article XXI

¹⁷ Sujet à examen de la part du Secrétariat d'UNIDROIT. Chaque Convention sera examinée pour garantir que, en vertu des dispositions des conventions respectives, les Etats contractants puissent se mettre d'accord sur cet article. Il faudrait examiner d'éventuels conflits possibles avec les règlements de l'Union européenne.

¹⁸ A examiner à la lumière de la procédure accélérée pour l'adoption des Protocoles.

¹⁹ L'on recommande l'adoption lors de la Conférence diplomatique d'une résolution qui devrait figurer dans les Actes et Documents de la Conférence diplomatique tendant à prévoir l'utilisation par les Etats contractants d'un instrument de ratification type destiné à uniformiser, entre autres, la forme des déclarations et des réserves ainsi que des retraits des déclarations et des réserves.

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.²⁰

Article XXIV

Déclarations et réserves

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

²⁰ Soumis aux règles concernant la priorité des garanties portant sur du matériel, créées avant l'entrée en vigueur du Protocole dans un Etat contractant (garanties non inscrites antérieures). Le Groupe de travail ferroviaire est en faveur d'un système qui prévoirait une période de transition longue (par exemple 10 ans) au cours de laquelle les garanties non inscrites antérieures primeraient, en vertu du Protocole, à compter de la date de création de la garantie.

Article XXV
*Déclarations modifiant le Protocole
ou certaines de ses dispositions*²¹

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 en cas d'opération purement interne, à savoir à l'égard d'un matériel roulant ferroviaire qui ne peut, dans le cours de son utilisation habituelle, être exploité sur un seul réseau ferroviaire dans cet Etat contractant à cause de son écartement, d'autres éléments de construction de ce matériel roulant ferroviaire ou par manque de liaison avec d'autres réseaux ferroviaires ;

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 appliquent l'article IX conformément à la déclaration fait par l'Etat qui est le ressort principale.

Article XXVI
Déclarations subséquentes

1. – Un Etat contractant peut faire une déclaration subséquente à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet Etat. La déclaration subséquente s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du dépositaire.

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

3. – Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, 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.

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 [trois] mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

²¹ La question reste ouverte de savoir si le Protocole (et la Convention) devraient reconnaître les énormes pouvoirs et droits de personnes ou entités nommées par la loi et agissant en vertu du droit public (par exemple le *Franchising Director* au Royaume-Uni) ou si cela relève de toute façon des principes généraux concernant l'application d'une convention de droit privé.

Article XXVIII
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 des paragraphes précédents, 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] [Une Conférence permanente des Etats contractants est établie en vertu du présent Protocole] 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 international d'inscription ainsi que l'exécution des fonctions du Conservateur et sa supervision par l'Autorité de surveillance ; et
- d) l'opportunité d'apporter des modifications au présent Protocole ou aux accords relatifs au Registre international

et peut, après l'expiration d'une période de [dix] ans à compter de la première adoption du présent Protocole par un Etat contractant, remplacer l'Autorité de surveillance par une résolution [adoptée par les deux tiers des Etats contractants à ce moment-là]. Cette résolution donne un préavis pour le remplacement de l'Autorité de surveillance non inférieure à un an.

Article XXX
Arrangements relatifs au dépositaire

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

2. – [L’Autorité de surveillance] [UNIDROIT] :

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

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

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

iii) du retrait de toute déclaration ;

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

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 signataires, à tous les Etats qui y adhèrent ²² et [à] [au] [...] ;

c) fournit au Conservateur le contenu de chaque instrument de ratification, d’acceptation, d’approbation et d’adhésion afin que les informations qui y sont contenues puissent être accessibles à tous ; et

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

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

²² Voir plus haut; également sujet à modification en raison de la mise en œuvre de la procédure accélérée.