

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR  
INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL**



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

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

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

**Deuxième Session conjointe**

**(Rome, 17 - 19 juin 2002)**

**RAPPORT**

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

## Ouverture

Quarante-cinq délégués représentant vingt-cinq Etats ainsi que quatre observateurs d'Organisations <sup>1</sup> ont assisté à la deuxième Session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux (ci-après dénommé le "Comité conjoint d'experts gouvernementaux") chargé d'élaborer un projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après dénommé "l'avant-projet de Protocole ferroviaire") (voir l'Annexe A pour la liste des participants).

La session a été ouverte le 17 juin 2002 par le Secrétariat conjoint, représenté par M. Gerfried Mutz, Directeur adjoint, au nom de l'OTIF, et par M. Herbert Kronke, Secrétaire Général, au nom d'UNIDROIT.

Mme Inès M. Weinberg (Argentine) a présidé la deuxième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux et M. Antti T. Leinonen (Finlande) a été élu Vice Président sur une proposition de l'Argentine appuyée par l'Allemagne et soutenue par les Etats-Unis d'Amérique. Le Rapporteur était Sir Roy Goode (Royaume-Uni) et le Président du Comité de rédaction était M. Karl F. Kreuzer (Allemagne).

Le Secrétariat conjoint a indiqué que la Conférence diplomatique tenue au Cap avait été un grand succès et souligné que le grand nombre d'Etats signataires de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après dénommée "la Convention") et de son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (ci-après dénommé "le Protocole aéronautique") constituait un signe positif pour l'avancement des travaux sur l'avant-projet de Protocole ferroviaire. Il était également content de relever qu'un plus grand nombre de délégués participaient à la deuxième session et que l'allemand avait été ajouté comme langue de travail, étant langue officielle de l'OTIF.

Il a ensuite attiré l'attention des participants sur les principales manifestations qui avaient eu lieu depuis la première session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux tenue à Berne en 2001. Tout d'abord, la Convention et le Protocole aéronautique avaient été ouverts à la signature et cela faciliterait les travaux sur l'avant-projet de Protocole ferroviaire. En second lieu, le Comité de rédaction du Comité conjoint d'experts gouvernementaux s'était réuni du 4 au 6 février 2002 à Rome et le Groupe spécial UNIDROIT/OTIF sur le registre ferroviaire s'était réuni à Rome du 20 au 22 mars 2002.

Le Secrétariat conjoint a conclu en disant qu'à ce stade du projet, il fallait accorder une attention toute particulière aux aspects économiques des travaux sur l'avant-projet de Protocole ferroviaire.

---

<sup>1</sup> La Commission européenne, l'*American Association of Railroads* (AAR), le Groupe de travail ferroviaire et l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE).

## **Documents de travail**

Le principal document de travail de la deuxième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux était l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (OTIF/JGR/4 – UNIDROIT 2002 Etude LXXIIIH – Doc. 6, voir l'Annexe B). Ce document était le résultat de la révision faite par le Comité de rédaction et le Secrétariat d'UNIDROIT du texte de l'avant-projet de Protocole ferroviaire tel que soumis à la première session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux (OTIF/JGR/2 – UNIDROIT 2000 Etude LXXIIIH – Doc. 4).

### **Point 1 de l'ordre du jour: Adoption de l'ordre du jour provisoire**

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a adopté l'ordre du jour provisoire (voir l'Annexe C).

### **Point 2 de l'ordre du jour: Présentation de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et de son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques adoptés au Cap**

Le *Rapporteur* a commencé par présenter la Convention et le Protocole aéronautique et a illustré quelques points importants du système comme les moyens à disposition du créancier en cas d'inexécution du débiteur, la création d'un système international d'inscription, l'établissement d'un système de priorité pour les garanties internationales nouvellement créées ou encore l'introduction du concept de cession des droits et de droits et garanties non conventionnels. Il a ensuite expliqué la structure dualiste choisie qui permettait à un Protocole spécifique de modifier la Convention pour tenir compte des besoins spécifiques du secteur en question. Comme exemple de la façon dont un Protocole pouvait modifier la Convention, il a mentionné comment le Protocole aéronautique étendait l'application de la Convention aux ventes sans condition et donnait aux créanciers certaines mesures supplémentaires, notamment en cas d'insolvabilité.

Le *Président du Comité de rédaction* a résumé les travaux accomplis par le Comité de rédaction et par le Groupe de travail ferroviaire en collaboration avec le Secrétariat conjoint depuis la première session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux en mars 2001. Le Comité de rédaction avait revu les articles I à XV de l'avant-projet de Protocole ferroviaire afin de refléter les discussions du Comité conjoint lors de sa première session et d'apporter les modifications nécessaires après l'adoption au Cap, le 16 novembre 2001, de la Convention et du Protocole aéronautique. Après la réunion du Comité de rédaction, le Secrétariat d'UNIDROIT avait procédé à un nouvel examen de ces articles, ainsi que des articles XVI à XXX, pour aligner le texte de l'avant-projet de Protocole ferroviaire, le cas échéant, avec le libellé des versions finales de la Convention et du Protocole aéronautique, telles que vérifiées par le Secrétariat conjoint UNIDROIT / OACI comme prévu dans l'Acte final de la Conférence diplomatique, qui n'étaient pas disponibles lorsque le Comité de rédaction s'était réuni à Rome.

Puis l'un des deux *Co-Présidents du Groupe spécial UNIDROIT/OTIF sur le registre ferroviaire* a indiqué que ce groupe s'était réuni à Rome du 20 au 22 mars 2002 pour discuter des questions techniques relatives à l'établissement d'un système d'inscription efficace. En particulier, le Groupe spécial avait dû examiner dans quelle mesure les solutions choisies dans le Protocole aéronautique s'appliqueraient à l'avant-projet de Protocole ferroviaire, faire le point sur les différents systèmes d'inscription dans le monde et vérifier certains des avantages et inconvénients d'une éventuelle mise en œuvre de ces systèmes. La question de l'utilité et des coûts de l'établissement d'un système intégré par rapport à un système décentralisé, y compris les critères univoques d'identification, était également à l'ordre du jour du Groupe spécial et a constitué une source de préoccupation.

Seules deux délégations (Canada et Etats-Unis d'Amérique) avaient donné des indications concernant leurs systèmes d'inscription qui existaient depuis des dizaines d'années. Il s'agissait de systèmes sur support papier (sans possibilité par exemple de procéder à des consultations par Internet). L'une des questions soulevées était que les systèmes canadien et américain n'étaient pas fondés sur le bien mais sur le débiteur, ce qui signifiait que la consultation d'une garantie internationale aboutirait dans les deux systèmes au débiteur et au créancier mais pas au bien (voir les Annexes D pour le Canada et E pour les Etats-Unis d'Amérique, en anglais seulement).

La question de l'établissement de critères univoques d'identification était un exemple de combien il était important de souligner la différence entre les systèmes régionaux dans le secteur ferroviaire par rapport, par exemple, au secteur aéronautique. Ce dernier avait pour pratique de donner à chaque matériel d'équipement un numéro de série (afin que chaque matériel puisse être identifié), ce qui n'était pas le cas pour le matériel roulant ferroviaire.

Le fait que de nombreuses questions étaient restées sans réponse étant dû au manque d'information, le Groupe spécial sur le registre ferroviaire avait décidé de rédiger un Questionnaire sur les registres ferroviaires existants destiné à être distribué en première instance aux participants au Groupe spécial. Ce Questionnaire visait le financement du matériel roulant ferroviaire, l'inscription des garanties sur le matériel roulant ferroviaire et l'intérêt potentiel à l'égard de l'avant-projet de Protocole ferroviaire (voir l'Annexe F).

Enfin, le *Coordinateur du Groupe de travail ferroviaire (GTF)* a identifié les cinq points suivants que devrait examiner le Comité conjoint d'experts gouvernementaux lors de sa deuxième session:

1. les concepts de "autorité de service public" et de "matériel roulant ferroviaire affecté au service public";
2. le concept de faillite: comment l'avant-projet de Protocole ferroviaire devrait être influencé par les législations nationales en matière de faillite;
3. le concept de critère univoque d'identification concernant les dispositions relatives à l'inscription;
4. la conciliation d'un registre intégré avec des registres régionaux;
5. l'application des règles sur les opérations qui surviennent au moment de l'entrée en vigueur du Protocole.

### **Point 3 de l'ordre du jour: Examen de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire**

#### **Remarques d'ordre général**

Une délégation et un observateur ont mis l'accent sur le fait que s'il n'y avait actuellement aucune législation communautaire régissant les contrats constitutifs de sûreté en général, l'avant-projet de Protocole ferroviaire contenait des dispositions qui pourraient par exemple avoir des incidence sur le Règlement du Conseil du 22 décembre concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale et le Règlement du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité.

Une délégation a indiqué que la Communauté européenne s'était vu conférer de nouveaux pouvoirs dans le domaine de la coopération judiciaire en matière civile et que, par conséquent, les Etats membres de l'Union européenne ne pouvaient plus prendre des obligations envers des Etats non membres qui pourraient toucher ces questions. Les Etats membres de l'Union européenne ont néanmoins souhaité apporter leur contribution de façon provisoire aux discussions du Comité conjoint d'experts gouvernementaux et ont reconnu les bénéfices importants que l'industrie ferroviaire européenne pourrait tirer de l'avant-projet de Protocole ferroviaire.

Le Secrétariat conjoint a invité certaines délégations à indiquer au Comité conjoint d'experts gouvernementaux l'état de développement de leur industrie ferroviaire et la mesure dans laquelle elles estimaient que cette industrie pourrait bénéficier du futur régime international. Les délégations de Libye, de Tunisie et d'Ethiopie ont répondu à cette invitation.

La délégation de Libye a indiqué que son Gouvernement prévoyait de construire deux lignes ferroviaires sur le continent africain au cours des dix prochaines années. Etant donné que la première phase du projet concernait le financement, une nouvelle législation avait été adoptée qui permettait à n'importe quel pays d'investir dans le matériel roulant ferroviaire en Libye. Une fois ouvert à la signature, le futur Protocole ferroviaire serait soumis aux autorités libyennes pour approbation. Dans ce contexte, la délégation de Libye a souhaité obtenir davantage d'informations concernant l'OTIF.

La délégation de Tunisie a indiqué que l'industrie ferroviaire tunisienne n'était pas privatisée mais que son Gouvernement pourrait envisager l'entrée du secteur privé dans cette industrie afin de faciliter le financement.

La délégation d'Ethiopie a indiqué que les Gouvernements éthiopien et djiboutien étaient associés à part égale dans le capital de l'Organisation créé il y a 105 ans par une société française. Depuis la guerre entre l'Ethiopie et l'Erythrée, cette Organisation avait joué un rôle fondamental dans le transport de marchandises import-export, environ 30% de la totalité des marchandises transportées. Elle a ajouté que cette Organisation finançait ou refinançait son matériel par ses propres revenus mais aussi grâce à l'aide importante apportée par le Gouvernement français et l'Union européenne. Le matériel roulant ferroviaire n'était pas financé par une sûreté universelle et l'Organisation ne louait pas le matériel d'équipement. Les sûretés portant sur le matériel d'équipement étaient inscrites par la

Direction financière et administrative de l'Organisation. Un autre Comité était chargé de compter et d'identifier les équipements ferroviaires qui n'étaient pas définis de façon univoque et les informations relatives à l'inscription n'étaient pas accessibles au public (voir l'Annexe G).

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a ensuite examiné le texte de l'avant-projet de Protocole ferroviaire, chaque article étant présenté par le Rapporteur et, lorsque nécessaire, par le Président du Comité de rédaction.

## CHAPITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

### Article I (2) – Définitions

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de reporter la discussion relative à l'*alinéa a*) ("autorité de registre transnational indépendante") en attendant l'examen de l'article XIV.

L'*alinéa b*) ("situation d'insolvabilité") a été ajouté au texte et le libellé provenait de l'article I(2)(m) du Protocole aéronautique. Toutefois, une délégation a mis en question l'adjonction des mots "du débiteur".

Une délégation a proposé de supprimer l'*alinéa e*) ("autorité de service public") suite à une proposition d'insérer un nouvel article VII*bis*. Une autre délégation a attiré l'attention du Comité conjoint d'experts gouvernementaux sur la nécessité de tenir compte de la note 6 en bas de page. Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé à ce stade de reporter la discussion sur les *alinéas e*) et *f*) ("matériel roulant affecté au service public"). Suite aux discussions sur l'article VII*bis*, il a été décidé de supprimer l'*alinéa e*) et de garder l'*alinéa f*) comme nouvel article XXII*bis*.

L'*alinéa g*) ("véhicule ferroviaire") a suscité deux interrogations. En premier lieu, une délégation a indiqué que dans certains pays (par exemple le Chili et l'Argentine) quelques systèmes de transport utilisaient non seulement des véhicules ferroviaires mais aussi des camions et que la définition devrait par conséquent envisager également ce type de transport. Le Secrétariat conjoint a relevé que si une partie du système de transport ne pouvait pas se déplacer sur des rails de guidage ou des emprises de voies tels que décrits à l'*alinéa g*), un tel sous-système ou système combiné ne pouvait être couvert par la définition de "véhicule ferroviaire".

Une délégation a demandé si un sous-système d'infrastructures fixes visant à soutenir le système principal devrait être associé à la définition de l'*alinéa g*). Le Secrétariat conjoint a rappelé que la garantie internationale créée par la Convention visait en partie à résoudre le problème du matériel mobile pouvant être transporté d'un pays à un autre. Par conséquent, le matériel fixe ne devrait pas être inclus dans la définition de "véhicule ferroviaire".

La définition du "critère univoque d'identification" (*alinéa k*) a également donné lieu à quelques commentaires spécifiques, notamment la question de savoir s'il serait possible d'avoir deux numéros différents. Il a été décidé que toute discussion sur ce point devait être reportée, principalement en raison de l'incertitude concernant la portée à donner au mot

“univoque”. Malgré une acceptation générale de cette définition (à savoir un critère non interchangeable et qui excluait tous les autres critères), le Comité conjoint d’experts gouvernementaux a indiqué que les lettres i), ii) et iii) n’étaient pas des solutions alternatives et que la nouvelle rédaction devrait souligner que la lettre iii) était la plus importante. Il a été finalement décidé de renvoyer l’alinéa k) au Comité de rédaction.

Un observateur a attiré l’attention du Comité conjoint d’experts gouvernementaux sur la note 1 en bas de page et demandé si une définition de l’expression “pouvoir de disposer” employée à l’article 7(b) de la Convention devrait être ajoutée à l’avant-projet de Protocole ferroviaire. Le Comité conjoint d’experts gouvernementaux a indiqué que ces termes devaient être interprétés au sens large comme le pouvoir de vendre ou de louer, et que les notes explicatives sur cette disposition devaient être claires sur ce point. Ainsi, aucune définition spéciale de ces termes ne serait nécessaire pour l’avant-projet de Protocole ferroviaire.

## **Article II – Application de la Convention à l’égard du matériel roulant ferroviaire**

Le Rapporteur a expliqué brièvement que cet article avait été aligné sur l’article II du Protocole aéronautique. Le Comité conjoint d’experts gouvernementaux a convenu de maintenir ce nouveau libellé.

## **Article III – Dérogation**

Le libellé de cet article impliquait des décisions à prendre quant à savoir si les articles placés entre crochets devaient être impératifs ou s’il faudrait prévoir des dérogations. Le Rapporteur a mis en garde contre le fait de permettre des dérogations dans des dispositions qui concernaient les relations contractuelles entre deux parties.

Le Comité conjoint d’experts gouvernementaux a conclu que les crochets devaient être maintenus en attendant un examen plus approfondi, mais sans référence à des articles en particulier.

## **Article IV – Capacité de représentation**

Le Rapporteur a expliqué que cette disposition ne suivait pas totalement l’article VI du Protocole aéronautique. En effet, on avait d’abord estimé que l’inscription ne devait pas être limitée à la garantie internationale et, en second lieu, la deuxième phrase avait été supprimée suivant les discussions qui avaient eu lieu lors de la première session du Comité conjoint d’experts gouvernementaux.

Certaines délégations ont mis en doute le besoin d’une telle disposition dans l’avant-projet de Protocole ferroviaire et proposé sa suppression, soit parce que la législation locale prévoyait un tel mécanisme de représentation, soit parce que la législation locale pourrait entrer en conflit avec cet article. Un observateur a indiqué qu’il serait en faveur du maintien de cette disposition en raison des circonstances dans lesquelles l’article IV avait été rédigé et

il a mis l'accent sur trois caractéristiques de la relation particulière établie entre le représentant et une autre personne:

1. la disposition protégeait la confidentialité d'une telle relation;
2. le financement garanti par un actif prévu par un seul contrat de financement et le rôle que le représentant devait jouer dans une telle situation;
3. le financement par consortium: cas spécifique de représentation.

Deux délégations ont proposé de placer la disposition entre crochets en attendant la prochaine session conjointe, alors que d'autres ont suggéré de revenir au libellé de l'article VI du Protocole aéronautique tout en relevant que les mots "Dans ce cas" au début de la deuxième phrase n'étaient pas appropriés.

Parvenu à la conclusion qu'il n'y avait aucun accord concernant le fond de l'article en question et le choix de la politique à suivre, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de revenir au libellé de l'article VI du Protocole aéronautique et de renvoyer la disposition à la prochaine session du Comité de rédaction en invitant ce dernier à essayer de modifier la disposition en question de façon à élargir la portée de l'inscription au-delà de la garantie internationale. Le nouveau texte serait ensuite examiné par le Comité conjoint d'experts gouvernementaux lors de sa prochaine session.

## **Article V – Description du matériel roulant ferroviaire**

En raison de l'interaction entre le concept de "critère univoque d'identification" et les pouvoirs de l'Autorité de surveillance <sup>2</sup>, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de reporter l'examen sur le fond de l'article V en attendant d'examiner le Chapitre III (Dispositions relatives au système d'inscription des garanties internationales portant sur le matériel roulant ferroviaire).

## **Article VI – Choix de la loi applicable**

Le Rapporteur a expliqué que cet article avait été déplacé du Chapitre II au Chapitre I suite aux discussions lors de la première session conjointe, comme dans le Protocole aéronautique. Il a également indiqué que la dernière phrase du paragraphe 1 avait été supprimée parce qu'elle n'avait pas été considérée nécessaire eu égard au standard dans les conventions de droit international privé. Il était évident que les lois d'application immédiate du for seraient applicables. Il a enfin noté que le libellé ne correspondait pas entièrement à celui du Protocole aéronautique: en effet, le paragraphe 1 de l'article VIII du Protocole aéronautique appliquant la disposition seulement en cas de déclaration d'un Etat contractant avait été omis et les mots "à tout moment" avaient été ajoutés au paragraphe 1 de l'article VI de l'avant-projet de Protocole ferroviaire.

---

<sup>2</sup> Comme par exemple le fait que les critères de consultation devaient être établis par l'Autorité de surveillance en vertu de l'article XV(2) de l'avant-projet de Protocole ferroviaire.

Un observateur a indiqué que cette disposition pourrait avoir une incidence sur le droit communautaire européen (dans les domaines de la compétence et de l'insolvabilité) et relevait donc de la compétence de l'Union européenne. Il a ajouté que la Commission européenne avait, en mai 2002, adopté une recommandation adressée au Conseil des Ministres de l'Union européenne visant à obtenir une décision l'autorisant à négocier certaines parties de l'avant-projet de Protocole ferroviaire au nom de la Communauté européenne. Le Conseil des Ministres n'avait pas encore pris de décision à ce propos.

Les mots "à tout moment" avaient été ajoutés à la demande du Comité conjoint d'experts gouvernementaux lors de sa première session. Cependant, comme ces mots ne figuraient pas dans la version finale du Protocole aéronautique et que leur suppression ne changerait rien au fond de la disposition, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de supprimer les mots en question. Un observateur a été content de cette décision notamment parce que leur addition aurait placé l'avant-projet de Protocole ferroviaire en conflit avec la Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

Quant à l'absence d'un paragraphe sur la déclaration "opt-in", le Président du Comité de rédaction a souligné que l'on avait souhaité que l'avant-projet de Protocole ferroviaire ne permette qu'un minimum de déclarations par les Etats contractants, contrairement au Protocole aéronautique. Certaines délégations ont souhaité pouvoir réfléchir davantage sur l'introduction d'un tel paragraphe et le Président du Comité de rédaction a ainsi suggéré d'ajouter une telle disposition entre crochets.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a donc décidé d'ajouter un nouveau paragraphe 1 entre crochets, aligné sur le paragraphe 1 de l'article VIII du Protocole aéronautique, afin de permettre aux délégations d'approfondir les effets de la disposition (en particulier sur les procédures d'insolvabilité et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale). Il a également été décidé que les paragraphes 1 et 2 seraient maintenus tels que proposés et renumérotés avec la suppression des mots "à tout moment" au paragraphe 1.

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

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

#### **Paragraphe 1**

Le Rapporteur a expliqué la modification dans la référence faite à la Convention (Chapitre III et non plus trois articles) introduite suite à l'adoption de la Convention et du Protocole aéronautique.

Une délégation a manifesté une certaine préoccupation parce que le transfert de matériel roulant ferroviaire à un autre endroit en vertu de l'article VII impliquerait que ce matériel doive passer par de nombreuses entités ou pays: les droits des tiers pourraient ne pas être respectés dans de tels cas, mais la procédure en vertu de l'article VII pourrait conférer au tribunal plus de pouvoir ou d'autorité que n'en avait le débiteur. Une autre délégation a

observé que, de toute façon, le débiteur ne pouvait, dans de nombreux Etats, interférer avec les droits d'une autre partie.

Le Rapporteur s'est également demandé combien de temps durerait l'ensemble de la procédure mise en place en vertu de cet article. Il a également relevé que l'obligation de transférer le matériel roulant ferroviaire incombait au débiteur et que cela n'était pas reflété dans le texte. Un observateur a aussi souligné que le texte devrait indiquer clairement que la décision devait être adressée au débiteur.

Une délégation a proposé une solution en vertu de laquelle le débiteur défaillant aurait l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour transférer ou faire transférer le matériel roulant ferroviaire sans retard indu et sans autre besoin de traction (voir UNIDROIT/OTIF CEGRail2/Gar.Int./WP3Corr et 5 à l'Annexe H). Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a conclu que ce nouvel article VII(1) devrait figurer entre crochets.

### **Paragraphe 3**

Ce paragraphe avait été inséré pour aligner le texte de l'avant-projet de Protocole ferroviaire avec l'article IX(3) du Protocole aéronautique, mais il apparaissait entre crochets en attendant une décision du Comité conjoint d'experts gouvernementaux. Ce dernier a décidé de supprimer les crochets tout en maintenant le contenu de la disposition.

### **Paragraphe 4**

Cette disposition avait été tirée de l'article IX(4) du Protocole aéronautique avec deux modifications concernant, en premier lieu, la façon dont la durée du préavis à donner d'une vente ou d'un bail projeté était exprimée et, en second lieu, l'omission dans l'avant-projet de Protocole ferroviaire des mots "ou un garant" dans la deuxième phrase.

Un observateur a relevé que l'expression "préavis écrit d'au moins dix jours ouvrables" avait été remplacée par les mots "préavis écrit d'au moins quatorze jours" qui exprimaient la même durée. Cette décision avait été prise par le Comité conjoint d'experts gouvernementaux lors de sa première session, parce que le concept de "jours ouvrables" différait d'un pays à l'autre contrairement à celui de "jours". Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a entériné cette décision en relevant qu'il n'y avait pas de bonne raison de suivre aveuglément le Protocole ferroviaire sur tous les points.

La Présidente a ensuite demandé pourquoi les mots "ou un garant" avaient été omis de la deuxième phrase avec pour conséquence que seuls le créancier garanti et le constituant pouvaient convenir d'un préavis plus long. Un observateur a rappelé qu'au tout début des travaux d'élaboration de l'avant-projet de Protocole ferroviaire, la question avait été soulevée de savoir si les contrats de garantie devaient ou non être inclus, mais il avait finalement été décidé que non. Il n'y avait donc pas de définition du "contrat de garantie" ni du "garant" dans l'avant-projet de Protocole ferroviaire et cet observateur a indiqué qu'il ne serait pas opportun d'inclure une référence au garant dans cette disposition. Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux, après discussion, a néanmoins décidé d'introduire les mots "ou un garant" entre crochets avec l'idée de revenir sur la question et les éventuelles conséquences d'un tel changement ailleurs dans le texte lors de sa prochaine session.

Il a également décidé d'ajouter les mots "telles que définies à l'alinéa ii) du paragraphe m) de l'article premier de la Convention" après "personnes intéressées" dans la première phrase de ce paragraphe. Une délégation a souligné que la définition du "garant" dans le Protocole aéronautique était déjà couverte par l'article premier (m) (ii) de la Convention.

Enfin, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de supprimer les crochets autour du paragraphe 4 afin d'aligner le libellé avec celui du Protocole aéronautique, sous réserve des modifications convenues.

### **Article VIIbis – Matériel roulant ferroviaire affecté au service public**

Un observateur a rappelé que la question du service public avait été mentionnée à plusieurs reprises au cours de la première session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux, notamment lors des discussions relatives aux articles sur la "Modification des dispositions relatives aux mesures en cas d'inexécution des obligations" (une délégation était préoccupée que la mise en œuvre d'une mesure puisse bloquer le service public) et les "Mesures judiciaires d'urgence". On avait reconnu à cette occasion que la sensibilité à des considérations de droit local et la reconnaissance de la nécessité de sauvegarder le service public avaient joué un rôle dans la rédaction des articles en question, mais on avait cependant estimé que la question du service public n'y avait pas été réglée de façon adéquate. Le GTF avait ainsi proposé un nouvel article VIIbis, qui figurait entre crochets pour signaler qu'il n'avait pas été examiné par le Comité de rédaction qui avait estimé que cette proposition devait d'abord être soumise au Comité conjoint d'experts gouvernementaux pour examen et décision. La préoccupation principale du GTF était le transport de passagers.

En illustrant la nouvelle proposition du GTF concernant l'article VIIbis, le Coordinateur du GTF a expliqué qu'il y aurait des situations qui excluraient la prise de possession du matériel roulant ferroviaire. Le GTF, en proposant ce nouvel article, souhaitait établir un équilibre entre les droits des créanciers (indemnisation au cas où ils ne pourraient reprendre possession du matériel) et les besoins du service public (maintenir le service même lorsque le débiteur était défaillant). L'idée était de permettre au créancier de mettre en œuvre les mesures prévues au Chapitre III sous réserve toutefois que l'autorité de service public en soit informée et que le tribunal y consente. Le tribunal aurait des directives précises mais aussi une certaine marge de manœuvre.

Si toutes les délégations se sont prononcées en faveur du principe général à la base de la proposition, plusieurs délégations se sont montrées préoccupées de son application pratique. Certains délégués ont estimé que le système d'intervention étatique appuyé par un système d'indemnisation était extrêmement compliqué et ont craint que cela puisse créer une certaine insécurité dans les marchés de capitaux.

Une délégation a suggéré de suivre par analogie la solution retenue dans le Protocole aéronautique, dont l'article XXIV permettait aux Etats contractants de continuer à se prévaloir de la protection prévue par la Convention de 1933 pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs. Cela signifierait que le matériel roulant ferroviaire nécessaire au service public ne pourrait pas faire l'objet d'une saisie de la part d'un créancier en cas de défaillance du débiteur.

Une autre délégation a également suggéré que le délai (“au moins sept jours”) accordé à l’autorité de service public en vertu de l’alinéa a) du paragraphe 1, pour répondre ou autrement pour agir à la notification était trop court et qu’une période de 28 jours serait plus appropriée.

Une autre délégation a soumis une proposition alternative pour l’article *VIIbis* fondée sur une déclaration permettant aux Etats contractants d’exclure l’application de l’avant-projet de Protocole ferroviaire au matériel roulant ferroviaire nécessaire au fonctionnement du service public de passagers (voir UNIDROIT/OTIF CEGRail2/Gar.Int./WP 1 à l’Annexe I).

Un Groupe de travail informel a été ainsi chargé de rédiger un nouvel article *VIIbis* en vue de simplifier la proposition précédente du GTF à la lumière des commentaires et des propositions faits pendant la discussion sur ce point par le Comité conjoint d’experts gouvernementaux (voir UNIDROIT/OTIF CEGRail2/Gar.Int./WP 4 à l’Annexe J). En vertu de cette nouvelle proposition du Groupe de travail informel, le concept d’“autorité de service public” consacré à l’article I(2)(e) serait supprimé mais l’article I(2)(f) (“matériel roulant affecté au service public”) serait maintenu. Il conviendrait de considérer la proposition du Groupe de travail informel comme une réponse à deux questions fondamentales, à savoir premièrement, le moment où un créancier devrait pouvoir mettre en œuvre les mesures et, deuxièmement, si un Etat pouvait utiliser la disposition pour maintenir le service public. En vertu de la proposition du Groupe de travail informel, chaque Etat contractant pourrait déclarer que les mesures prévues par le Chapitre III ne pourraient pas être mises en œuvre à l’égard du matériel roulant affecté au service public tel que précisé par cet Etat.

Quelques délégations ont cependant soutenu que l’application du nouvel article proposé ne serait pas toujours facile en pratique, notamment parce que l’Etat devrait classer chaque matériel selon qu’il était ou non affecté au service public.

A la lumière de ces considérations, il a été décidé que l’article *VIIbis* devrait être supprimé et remplacé par un nouvel article *XXIIbis* (Chapitre VI – [Autres] Dispositions finales) entre crochets. Il a aussi été décidé de renvoyer cet article au Comité de rédaction afin qu’il clarifie le matériel roulant ferroviaire qui devrait être couvert par cette disposition.

## **Article VIII – Modification des dispositions relatives aux mesures provisoires**

### **Paragraphe 1**

Le Rapporteur a rappelé que, lors de sa première session, le Comité conjoint d’experts gouvernementaux avait convenu que la nécessité du consentement du débiteur en vertu de l’article 13(1) de la Convention n’était pas réaliste et quelque peu contradictoire.

### **Paragraphe 3**

L’avant-projet de Protocole ferroviaire prévoyait deux variantes pour le paragraphe 3 visant à clarifier les conditions du “bref délai” au sens de l’article 13 de la Convention. La Variante A était empruntée à l’article X(2) du Protocole aéronautique alors que la Variante B était proposée par le GTF.

Le Rapporteur a souligné qu'une disposition qui imposait un délai précis (Variante B) pourrait envoyer un signal aux Etats contractants selon lequel ils avaient l'obligation de veiller à ce qu'un créancier qui apportait la preuve de l'inexécution des obligations par le débiteur pourrait, avant le règlement au fond du litige, obtenir dans un bref délai du tribunal une ou plusieurs des mesures mentionnées à l'article 13 de la Convention.

Deux délégations ont cependant exprimé leur préoccupation concernant la constitutionnalité de la Variante B, en faisant noter qu'en vertu de leur système juridique, il n'était pas possible d'imposer des restrictions, telles qu'un délai fixé, au tribunal.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux s'est demandé si l'application de cette disposition devait être assujettie à une déclaration de l'Etat contractant, comme pour l'article X du Protocole aéronautique. Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a mis l'accent sur l'importance d'une telle disposition dans le contexte du problème du retard dans les procédures judiciaires, qui pourrait être très différent selon les pays, et a décidé que le paragraphe 3 devrait contenir un délai maximum de 60 jours; une proposition a également été faite de prévoir la possibilité de procéder à un choix négatif à travers une déclaration "opt-out".

A la lumière de ces considérations, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a conclu que ce paragraphe resterait inchangé mais avec la possibilité d'en écarter l'application ("opt-out"). A la fin de la session, il a été décidé que l'on ne devrait pouvoir, pour le moment, écarter l'application que des seuls paragraphes 2, 3 et 5, mais que la question serait réexaminée lors de la prochaine session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux.

#### **Paragraphe 4**

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de maintenir ce paragraphe, dont le libellé était emprunté à l'article X(3) du Protocole aéronautique, avec un petit ajustement (l'introduction des mots "du bien" à l'alinéa e)), en insistant sur le fait que cela était important pour les milieux financiers, mais la question a été soulevée de savoir s'il fallait prévoir une possibilité de choix, comme dans le Protocole aéronautique.

#### **Paragraphe 5**

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé que l'on devrait pouvoir écarter l'application de cette disposition ("opt-out"), reprise de l'article X(4) du Protocole aéronautique.

#### **Paragraphe 6**

Un observateur a soulevé deux questions à propos du paragraphe 6. Il a tout d'abord demandé si l'expression "instrument international" (liant un Etat contractant en cas de procédure d'insolvabilité) devait être entendue comme couvrant seulement les conventions internationales ou également les instruments communautaires européens. En second lieu, en faisant référence à l'expression "nonobstant l'ouverture d'une procédure d'insolvabilité dans un autre Etat [contractant]", il a relevé que, pour l'application de l'article IX (Mesures en cas d'insolvabilité), le ressort principal de l'insolvabilité (voir l'article IX(1)) ne serait pas forcément dans tous les cas un Etat contractant.

Le Rapporteur a été d'accord pour dire qu'il faudrait revoir le libellé de l'article VIII(6) pour plus de clarté.

A la lumière des considérations qui précèdent, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a conclu que le mot "contractant" entre crochets devrait être supprimé et a renvoyé l'expression "instrument international" au Comité de rédaction pour le préciser.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a également décidé de supprimer le début de la première phrase du paragraphe 6 qui figurait entre crochets ("Sous réserve de l'alinéa b) du paragraphe 3 de l'article 30 de la Convention,") pour des motifs de politique générale.

### **Article IX – Mesures en cas d'insolvabilité**

Le Président du Comité de rédaction a indiqué que cette disposition était très différente de la disposition similaire dans le Protocole aéronautique (article XI) en raison d'une décision prise par le Comité conjoint d'experts gouvernementaux lors de sa première session.

Le GTF a proposé d'autres amendements à la disposition qui auraient pour effet de revenir aux deux Variantes A et B de l'article XI du Protocole aéronautique (modifiées pour tenir compte du matériel roulant ferroviaire) et d'ajouter une nouvelle Variante C qui représenterait un compromis entre les règles rigides et souples des Variantes A et B respectivement de l'article XI du Protocole aéronautique (voir UNIDROIT/OTIF CEGRail2/Gar.Int./WP 2, article IX à l'Annexe K).

Le GTF a été favorable à l'adoption d'une règle acceptable par les Etats contractants comme étant compatible avec les normes internationales en matière d'insolvabilité sans nécessité d'un mécanisme "opt-in" ou "opt-out". Cette approche – basée sur un système inclusif avec seulement quelques possibilité d'en écarter l'application – devrait aussi, selon le GTF, impliquer d'autoriser l'administrateur d'insolvabilité à refuser la prise de possession du matériel roulant ferroviaire, à condition que cela ne porte pas atteinte aux intérêts économiques du créancier.

Par exemple, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur aurait le droit, en vertu du paragraphe 3 de la proposition du GTF, de demander au tribunal une décision ordonnant la suspension de son obligation en vertu du paragraphe 2(b) pendant un délai commençant à compter à la fin de la période de remède pour une durée et dans des conditions que le tribunal estimerait justes, sous réserve de l'engagement de l'administrateur d'insolvabilité à l'égard du tribunal de payer toutes les sommes et d'exécuter toutes les autres obligations incombant au créancier au cours de la période de suspension.

Ceci a ensuite soulevé la question à l'égard du Comité conjoint d'experts gouvernementaux de savoir s'il fallait suivre ce qui avait été décidé pour le Protocole aéronautique ou s'il fallait plutôt entériner, en tout ou en partie, les propositions du GTF, même si cela signifiait de revenir sur la décision prise à Berne.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a finalement décidé de revenir aux dispositions correspondantes du Protocole aéronautique, modifiées pour tenir compte du matériel roulant ferroviaire, et d'ajouter une nouvelle Variante C qui reprendrait la proposition du GTF. Le Comité de réaction a été invité à préparer un nouveau texte à soumettre à la troisième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux. Il a cependant été décidé que le texte de la Variante C que préparerait le Comité de rédaction devrait signaler clairement qu'il s'agissait d'une proposition du GTF.

#### **Article X – Assistance en cas d'insolvabilité**

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de maintenir cette disposition en relevant qu'elle différait de la disposition correspondante du Protocole aéronautique (article XII) dont l'application était subordonnée à une déclaration d'un Etat contractant, et qu'il fallait entendre cela comme une déclaration de bonne volonté.

#### **Article Xbis – Modification des dispositions relatives aux cessions**

Cette disposition ne figurait pas dans la version précédente de l'avant-projet de Protocole ferroviaire: elle avait été ajoutée pour tenir compte de la disposition correspondante dans le Protocole aéronautique qui avait été insérée au Cap. Une note de bas de page indiquait au Comité conjoint d'experts gouvernementaux que la présente disposition s'éloignait du texte de l'article XV du Protocole aéronautique.

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a néanmoins entériné le texte de l'article Xbis tel que proposé.

#### **Article Xter – Dispositions relatives au débiteur**

Un observateur a expliqué que cette disposition avait été insérée dans l'avant-projet de Protocole ferroviaire pour l'aligner avec la disposition correspondante introduite dans le Protocole aéronautique au Cap. Plusieurs délégations au Cap avaient soutenu le fait de reconnaître le droit du débiteur à une jouissance paisible lorsqu'il était preneur conformément à un contrat de bail pour lequel une garantie internationale était inscrite. Cet observateur a toutefois indiqué que la modification apportée à la définition du "contrat de bail" dans la Convention lors de la Conférence diplomatique pouvait donner lieu à des difficultés pratiques, justifiant ainsi la proposition du GTF de compléter l'article Xter.

En appui à sa proposition, l'observateur a expliqué qu'il n'était pas inhabituel que du matériel roulant ferroviaire soit mis à disposition d'une autre partie à court terme. Par exemple, en Europe un tel matériel qui traversait des frontières pouvait ne plus être contrôlé par le débiteur et pouvait légalement devoir être mis à disposition de l'opérateur qui avait le droit de faire fonctionner le matériel dans le pays dans lequel il voyageait. Il a indiqué que l'utilisateur à court terme s'attendrait alors à une jouissance paisible mais le GTF a estimé qu'il serait peu réaliste d'exiger l'inscription d'une garantie internationale dans ces cas, ce qui serait autrement nécessaire pour préserver les droits des utilisateurs contre tout créancier qui

inscrirait une garantie internationale après la date d'inscription de la garantie suite à laquelle le débiteur avait le droit d'utiliser les biens concernés.

Le GTF a donc proposé l'insertion d'une nouvelle définition du contrat de bail à court terme à l'article I de l'avant-projet de Protocole ferroviaire et de compléter l'article *Xter* par un nouveau paragraphe 2 (voir l'Annexe K).

Il a été décidé que la proposition du GTF serait renvoyée au Comité de rédaction et que, en attendant, l'article *Xter* serait placé entre crochets avec une note de bas de page indiquant que le Comité conjoint d'experts gouvernementaux devrait réexaminer cette question lors de sa troisième session.

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

#### **Introduction: Présentations des systèmes d'inscription par le Secrétariat de l'OTIF, la délégation du Canada et l'observateur représentant l'*American Association of Railroads***

Le représentant de l'OTIF a fait une brève présentation du système de numérotation de l'UIC appliqué dans la plupart de pays en Europe, et plus particulièrement de la façon dont se faisait le contrôle des garanties portant sur les biens. Il a également indiqué que des systèmes similaires existaient en Europe orientale où une institution hybride avait été constituée (l'Organisation pour la collaboration des chemins de fer (OSShD)). Un système d'inscription des biens existait également dans le Fédération de Russie et en Chine.

Il a enfin attiré l'attention du Comité conjoint d'experts gouvernementaux sur le fait qu'une étude avait été commissionnée par les Communautés européennes en vue de la création d'un système européen unique, en ajoutant toutefois que l'on prévoyait que les différences régionales concernant l'inscription et l'identification seraient maintenues dans un tel système.

La délégation canadienne a insisté sur les caractéristiques spécifiques des systèmes d'inscription existant en Amérique du nord et a brièvement décrit le système canadien (voir l'Annexe D). L'*Association of American Railroads* (AAR)<sup>3</sup> a fait de même pour le système américain (voir l'Annexe E).

Un observateur a indiqué que deux questions étaient fondamentales à ce propos, premièrement le critère univoque d'identification et, deuxièmement, celle de savoir si le système nord-américain devrait être intégré dans le système qui serait créé en vertu de l'avant-projet de Protocole ferroviaire. En ce concernait le premier point, l'objectif devait être

---

<sup>3</sup> L'AAR est une association de chemins de fer qui a facilité le financement dans l'industrie ferroviaire et existe depuis des dizaines d'années. Elle compte parmi ses membres tous les grands transporteurs de marchandises au Canada, au Mexique et aux Etats-Unis d'Amérique, ainsi que des transporteurs non gouvernementaux de passagers aux Etats-Unis d'Amérique.

de permettre à une partie qui faisait des recherches de savoir exactement sur quel bien le créancier avait des droits et de garantir l'établissement d'un système univoque qui fonctionne. Sur le second point, le système d'inscription nord-américain pourrait constituer un point d'entrée du système international d'inscription à condition de pouvoir le transformer en système fondé sur le bien (et non sur le débiteur).

Il a été décidé que l'on ne pouvait avoir de discussions plus approfondies sans disposer de plus d'informations. On a rappelé dans ce contexte qu'un questionnaire avait été préparé par le Groupe spécial UNIDROIT/OTIF sur le registre ferroviaire et les Co-Présidents de ce Groupe ont instamment demandé aux Etats participant de bien vouloir remplir ce questionnaire dès que possible pour lui permettre d'examiner le fonctionnement des systèmes d'inscription existants et d'explorer des méthodes alternatives (par exemple la désignation d'un système régional comme point d'entrée ou un système régional d'inscription indépendant, et la relation entre le système régional et le Registre international) avec leurs avantages et inconvénients respectifs (voir l'Annexe F).

Les Co-Présidents du Groupe spécial UNIDROIT/OTIF sur le registre international ont invité le Comité conjoint d'experts gouvernementaux à fixer et discuter un nouveau mandat pour le Groupe. Un Groupe de travail informel a été constitué dans ce but pour aider le Groupe spécial à l'avenir. Ce nouveau mandat proposé par le Groupe de travail informel envisageait le pouvoir de vérifier le fonctionnement des systèmes existants, d'étudier des solutions alternatives, d'identifier des critères pour garantir le caractère unique, de tenir compte de certaines caractéristiques du système international d'inscription envisagé par la Convention et de préparer des recommandations et un projet de texte pour examen par le Comité de rédaction (voir l'Annexe L). Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a entériné le mandat proposé.

Le représentant du Secrétariat de l'OTIF a indiqué que suite à la demande qui lui avait été faite par le Groupe spécial sur le registre ferroviaire lors de sa première réunion tenue à Rome en mars 2002, il avait préparé un projet de règlement qu'il avait envoyé à tous les membres du Groupe spécial. Ce projet de règlement avait été préparé sur la base de celui élaboré pour le Registre international pour le matériel d'équipement aéronautique, avec les modifications nécessaires pour le matériel roulant ferroviaire. Il n'avait à ce jour reçu aucune réaction de la part des membres du Groupe spécial. Une délégation a été favorable à cette initiative et a informé les participants que le règlement pour le Registre international pour le matériel d'équipement aéronautique était presque prêt et qu'il devrait être terminé au printemps 2003. La Présidente a demandé au Secrétariat conjoint de distribuer le projet de règlement à tous les participants (voir l'Annexe M, en anglais seulement).

## **Article XI – L'Autorité de surveillance et le Conservateur**

### **Paragraphe 1**

Un observateur a relevé que l'OTIF avait été provisoirement désignée comme Autorité de surveillance, étant la seule organisation intergouvernementale spécialisée dans les questions ferroviaires. Tout en étant convaincu que l'OTIF ferait un excellent travail, il a souligné le fait que, contrairement à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui avait été invitée par la Conférence diplomatique du Cap à accepter les fonctions

d'Autorité de surveillance dans le cadre du Protocole aéronautique et qui comptait alors 187 Etats contractants, l'OTIF n'avait actuellement que 41 Etats membres situés en Europe et au Maghreb. Il a estimé que cela pourrait causer des préoccupations légitimes aux Etats non membres de l'OTIF du fait que l'organe chargé de contrôler le fonctionnement du processus international d'inscription n'avait pas de légitimité à leur égard ou celui de leurs représentants. Le GTF a ainsi proposé une modification matérielle au paragraphe 3 afin de régler ce problème en introduisant une certaine légitimité (voir l'Annexe K).

Le représentant du Secrétariat de l'OTIF a précisé que son Organisation ne pouvait à ce stade se prononcer sur sa disponibilité à accepter l'invitation à agir en tant qu'Autorité de surveillance. Il a estimé qu'il faudrait probablement trouver des mécanismes qui permettraient à tous les Etats de coopérer afin de reconnaître l'OTIF comme la seule organisation ferroviaire internationale à cette fin. Le Statut de l'OTIF avait été modifié en 1999 pour permettre à des Etats associés de participer à ses activités, sans toutefois avoir le droit de vote, mais ce système n'était pas encore entré en vigueur.

Dans ces conditions, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de maintenir la référence à "l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires" entre crochets pour le moment.

Une délégation a noté que les mots "ou une organisation ou un autre organe qui lui succéderait ou qu[e l'Autorité de surveillance] nommerait" ne figuraient pas dans le Protocole aéronautique et s'est montré contraire à cette adjonction. Donner une telle possibilité à l'Autorité de surveillance sans qu'elle doive obtenir l'approbation des Etats n'était pas acceptable pour cette délégation qui a proposé la suppression des mots en question. Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a entériné leur suppression.

## **Paragraphe 2**

Le Rapporteur a indiqué que l'immunité prévue par ce paragraphe n'était pour le moment qu'une immunité de fonction mais que si l'OTIF devenait l'Autorité de surveillance et jouissait d'une immunité plus large, il faudrait modifier la disposition en conséquence. Comme pour le paragraphe précédent, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de maintenir également cette disposition entre crochets.

## **Paragraphe 3**

Un observateur a attiré l'attention sur la proposition du GTF dans le document de travail 2 (voir l'Annexe K) visant à modifier le paragraphe 3 en prévoyant un mécanisme permettant à tous les Etats signataires et contractants d'aider l'Autorité de surveillance dans l'exercice de ses fonctions.

Il a été décidé que ce paragraphe resterait entre crochets et qu'on signalerait qu'il s'agissait d'une proposition du GTF.

## **Paragraphe 4**

Comme cela était indiqué dans la note 42 en bas de page au Doc. 6, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux était d'avis que bien qu'un accord de gestion serait requis, il

serait possible de laisser l’Autorité de surveillance déterminer cela et aucune mention particulière ne serait alors nécessaire dans l’avant-projet de Protocole ferroviaire.

Il a par conséquent été décidé de supprimer ce paragraphe.

### **Paragraphe 5**

Le Rapporteur a indiqué que le remplacement des mots correspondant dans la précédente version de ce paragraphe par les mots “n’excédant pas dix ans” constituait une amélioration, même si on pouvait discuter du nombre précis d’années. Il a relevé dans ce contexte que la période correspondante prévue dans le Protocole aéronautique était de cinq ans. En indiquant que la deuxième phrase du paragraphe semblait prévoir la possibilité que le Conservateur puisse être reconduit dans ses fonctions pour une période plus longue que celle de sa première nomination, il a suggéré d’ajouter le mot “chacune” avant les mots “n’excédant pas dix ans” à la fin de la deuxième phrase.

Une proposition a été avancée visant à revenir au libellé du Protocole aéronautique, malgré la moindre souplesse de celui-ci, avec les périodes de nomination et de reconduction entre crochets. Il a également été décidé qu’il fallait encore réfléchir mais que pour le moment, le paragraphe devrait être divisé en deux variantes, l’une étant le texte de l’article XVII(5) du Protocole aéronautique avec le chiffre “cinq” entre crochets, et l’autre étant le texte soumis au Comité conjoint d’experts gouvernementaux avec l’insertion du mot “chacune” avant “n’excédant pas dix ans” à la fin de la deuxième phrase.

### **Paragraphe 6 et 7**

Le Comité conjoint d’experts gouvernementaux s’est posé la question de la nécessité ou de l’utilité de ces paragraphes. Il a indiqué que des accords sur ces questions seraient de toute façon nécessaires entre l’Autorité de surveillance et le Conservateur et que la Convention le prévoyait déjà. Il a été décidé dans ces conditions de supprimer ces deux paragraphes.

### **Article XII – Premier règlement**

En raison du manque d’information sur certaines questions relatives à l’éventuelle constitution d’autorités de registre transnational indépendantes, il a été décidé de reporter l’examen de cette disposition à la prochaine session du Comité conjoint d’experts gouvernementaux.

### **Article XIII - Accès au Registre**

On a estimé, à propos du paragraphe 1 de cet article, que si le Conservateur devait exercer et administrer vingt-quatre heures sur vingt-quatre les fonctions du Registre international, comme le prévoyait la version actuelle du texte, cela exigerait l’établissement d’un système de soutien et de sauvegarde (“back-up”), ce qui serait possible sur le plan technique a-t-on fait remarquer. La question qui se posait était celle de savoir si une règle spécifique sur ce point était nécessaire. Le Comité conjoint d’experts gouvernementaux a

indiqué que cette question relevait du mandat du Groupe spécial UNIDROIT/OTIF sur le registre ferroviaire.

Le Secrétaire Général d'UNIDROIT a indiqué que le Registre international pour le matériel d'équipement aéronautique était sur le point d'être constitué. Les participants en sauraient ainsi davantage sur le fonctionnement vingt-quatre sur vingt-quatre du système lors de la prochaine session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux.

Dans ces conditions, il a été décidé de renvoyer la totalité de l'article XIII au Groupe spécial sur le registre ferroviaire pour examen.

#### **Article XIV - Registres transnationaux indépendants**

Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a reporté la discussion sur cet article en attendant que le Groupe spécial UNIDROIT/OTIF sur le registre ferroviaire ait terminé ses travaux sur ce point en vertu de son nouveau mandat.

#### **Article XV - Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre**

Quelques délégations ont estimé que cette disposition soulevait des questions de politique générale relatives à la structure du futur Registre international pour le matériel roulant ferroviaire. Elles étaient pour cela réticentes à approuver l'article XV dans sa version actuelle.

#### **Paragraphe 4**

Une délégation a mis en doute la nécessité du paragraphe 4 parce que la durée de l'inscription était déjà fixée à l'article 21 de la Convention. Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a finalement décidé la suppression du paragraphe 4.

#### **Paragraphe 5**

Le Rapporteur a expliqué que le paragraphe 5 visait à combler une lacune de l'article 25 de la Convention qui avait été rédigé d'une façon plus générale.

Tout en indiquant leur accord sur le concept exprimé par ce paragraphe, certaines délégations ont critiqué le libellé de la disposition. Une proposition a été avancée visant à remplacer l'expression du délai pendant lequel la mainlevée pouvait être donnée, actuellement sous forme de jours précis ("dix jours"), par la formule plus générale "sans retard" utilisée à l'article 25 de la Convention.

Dans ces conditions, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux a décidé de renvoyer l'article XV au Comité de rédaction afin qu'il revoie le libellé à la lumière des observations faites lors de la discussion.

## **Article XVI – Droits d’inscription au Registre international**

Le Rapporteur a indiqué qu’il faudrait examiner plus tard au cours des négociations d’autres types de droits d’inscription que ceux qui figuraient à l’article XVI(1)(a), (b) et (c).

Une délégation a noté que les droits et les coûts seraient différents selon la structure que l’on donnerait au Registre international: si on devait avoir des registres régionaux, les droits et coûts auraient des implications régionales alors que la situation serait très différente avec un Registre international.

Le Comité conjoint d’experts gouvernementaux a finalement décidé qu’il était prématuré à ce stade de discuter des droits d’inscription au Registre international et a renvoyé la discussion à une session future.

## **CHAPITRE IV – COMPETENCE**

### **Article XVII – Renonciation à l’immunité de juridiction**

#### **Paragraphe 2**

Le Rapporteur a indiqué que le libellé du paragraphe 2 était différent de celui de l’article XXII(2) du Protocole aéronautique, en particulier du fait de l’adjonction du mot “[authentifiée]” à la deuxième ligne. Il a suggéré que cette adjonction pourrait ne pas être considérée nécessaire mais, si elle devait être maintenue, il faudrait alors ajouter une définition du mot dans l’avant-projet de Protocole ferroviaire.

Le Comité conjoint d’experts gouvernementaux a décidé de supprimer le mot “[authentifiée]” du paragraphe 2, notamment parce que le sens de ce terme ne serait pas forcément clair dans certains systèmes juridiques.

Le Comité conjoint d’experts gouvernementaux a également décidé de revenir au libellé du Protocole aéronautique en remplaçant les mots “sous forme écrite” par “dans un écrit”, mais de maintenir les mots “selon les termes précisés à l’article V du présent Protocole” à la fin du paragraphe 2.

#### **Point 4 de l’ordre du jour: Organisation des travaux futurs**

Après consultation entre les deux Secrétariats, le rapport de la deuxième session du Comité conjoint d’experts gouvernementaux devrait être disponible en anglais et en français pour la fin du mois d’août 2002 et la version allemande devrait suivre dès que possible.

Le Comité de rédaction devrait se réunir au siège d’UNIDROIT à Rome du 23 au 25 octobre 2002 et serait chargé de mettre en œuvre les décisions prises par le Comité conjoint d’experts gouvernementaux lors de sa deuxième session et, si possible, toute décision prise par le Groupe spécial UNIDROIT/OTIF sur le registre ferroviaire concernant les dispositions de l’avant-projet de Protocole ferroviaire qui lui avaient été renvoyées par le Comité d’experts.

Les deux Secrétariats souhaiteraient transmettre fin janvier ou début février 2003 aux Etats membres des deux Organisations et aux Organisations internationales intéressées le texte de l'avant-projet de Protocole ferroviaire tel que révisé par le Comité de rédaction, en allemand, anglais et français. Les Etats et les organisations seraient invitées à cette occasion à formuler des observations sur le texte révisé pour examen par le Comité conjoint d'experts gouvernementaux lors de sa troisième session. Ces observations constitueraient un excellent point de départ des délibérations du Comité conjoint d'experts gouvernementaux.

La troisième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux se tiendrait à Berne où l'OTIF avait son siège, du 5 au 13 mai 2003. La session devrait durer plus longtemps que les deux premières pour permettre à cette occasion au Comité de rédaction de se réunir – pour concrétiser immédiatement les décisions prises au cours de la session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux – ainsi que, si cela devait être approprié, le Groupe spécial UNIDROIT/OTIF sur le registre ferroviaire. On a estimé que le fait de concentrer les réunions des trois organes au même endroit et au même moment ne pouvait que constituer un avantage pour tous ceux qui étaient concernés, en particulier les Gouvernements.

Les Co-présidents du Groupe spécial UNIDROIT/OTIF sur le registre ferroviaire avaient laissé entendre qu'ils prévoyaient la tenue d'une session du Groupe à Washington, D.C. en septembre 2002, mais on a estimé qu'il valait mieux ne rien fixer pour le moment en raison de l'importance que revêtait pour la suite de ses travaux la réception des réponses au questionnaire sur les registres ferroviaires qui avait été envoyé à quelques personnes sélectionnées dans les trois zones géographiques considérées importantes pour le futur du projet, à savoir l'Afrique, l'Asie et l'Amérique latine.

Des exemplaires du questionnaire ayant été distribués aux Etats représentés à la deuxième session du Comité conjoint d'experts gouvernementaux, leurs représentants ont été instamment priés de demander à leurs Autorités d'y répondre et d'envoyer les réponses au Groupe spécial UNIDROIT/OTIF sur le registre ferroviaire dès que possible.

Les Secrétariats ont enfin indiqué combien il était important de parvenir à un consensus sur l'avant-projet de Protocole ferroviaire, en particulier dans les parties du monde actuellement sous-représentées au sein du Comité conjoint d'experts gouvernementaux, avant de pouvoir considérer ce projet prêt à l'adoption. On a ainsi suggéré de profiter de la période entre la deuxième et la troisième sessions du Comité conjoint d'experts gouvernementaux pour essayer d'organiser des séminaires dans chacune des trois zones géographiques susmentionnées.

On a indiqué que l'achèvement de l'étude d'impact économique – devant démontrer les bénéfices de l'adoption d'un nouveau régime pour le matériel roulant ferroviaire – actuellement à l'examen du Groupe de travail ferroviaire, constituerait sans aucun doute un élément fondamental dans l'élaboration de ce consensus. Le Groupe de travail ferroviaire a donc été prié de faire tout ce qui était en son pouvoir pour terminer cette étude dès que possible qui pourrait ensuite être lancée à l'occasion d'un séminaire organisé conjointement avec l'Union internationale des chemins de fer en tant qu'organisation internationale représentant tous les réseaux de chemins de fer.

**LIST OF PARTICIPANTS**  
**LISTE DES PARTICIPANTS**

SECOND JOINT SESSION / *DEUXIEME SESSION CONJOINTE*  
(Rome, 17 – 19 June 2002 / *Rome, 17 au 19 juin 2002*)

**STATES / ETATS**

**Argentina / Argentine**

Ms Inés M. WEINBERG DE ROCA	Professor of Private International Law University of Buenos Aires; Judge, Court of Appeals Administrative Matters <b>Chairperson of the Committee/Présidente du Comité</b>
Mr Claudio Javier ROSENCWAIG	Secretary Embassy of the Republic of Argentina in Italy

**Austria / Autriche**

Ms Birgit WINKLER	Judge Director for Civil Law and Legislation Federal Ministry of Justice, Vienna
-------------------	--

**Belgium / Belgique**

M. José COMPERE	Conseiller juridique principal Chef de Division Secrétariat Général Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB), Bruxelles
-----------------	--

**Brazil / Brésil**

Mrs Lys AMAYO DE BENEDEK D'AVOLA	First Secretary Head of Political Section Embassy of Brazil in Italy
Ms Ana Paula SEVERINO	Lawyer Political Section Embassy of Brazil in Italy

**Canada**

Ms Mounia ALLOUCH

Counsel  
Public Law Policy Section  
Private International Law Team  
Department of Justice, Ottawa

Mr Ian MacKAY

Senior Counsel  
Department of Justice, Ottawa

Ms Maureen MARK

Senior Policy Advisor  
Department of Transport, Ottawa

Mr Richard SHAW

Director-General  
ICCD  
Department of Industry, Ottawa

Ms Anna TOSTO

Partner  
McCarthy Tétrault, Ottawa

**China / *Chine***

Mr CHEN Yusong

Legal Officer  
Department of Treaty & Law  
Ministry of Foreign Trade and Economic  
Cooperation (MOFTEC), Beijing

**Croatia / *Croatie***

Mr Danijel KRAKIC

Expert Advisor  
Ministry of Maritime Affairs, Transport and  
Communications, Counsellor in the Direction  
for the Railway Transport (Department for the  
railway and for the combined transport)  
Zagreb

Ms Zrinka CANAKI

Co-ordinator for European Union Regulations  
Croatian Railways, Zagreb

**Czech Republic / *République tchèque***

Mr Petr HRON	Ministerial Counsellor Ministry of Transport and Communications, Prague
Mr Jiri KOLDA	Ministerial Counsellor Ministry of Transport and Communications, Prague

**Ethiopia / *Ethiopie***

Mr Girma MEKONNEN	Legal Adviser Ethio-Djibouti Railway Organization, Addis Ababa
-------------------	--

**Finland / *Finlande***

Mr Antti T. LEINONEN	Counsellor of Legislation Ministry of Justice, Helsinki
Mr Mika MÄKILÄ	Senior Inspector Legal Matters Finnish Rail Administration, Helsinki

**Former Yugoslav Republic of Macedonia / *Ex-République yougoslave de Macédoine***

Mr Zivko JOVANOVIĆ	Deputy Minister Ministry of Transport and Communications, Skopje
Mrs Zora SIMJANOVIĆKA	Deputy Head of Road-Railway Department, Ministry of Transport and Communications, Skopje

**Germany / *Allemagne***

Mr Hans-Georg BOLLWEG	Head of Division Federal Ministry of Justice, Berlin
Mr Karl F. KREUZER	Professor Emeritus University of Würzburg

Mr Lutz-Christian FUNKE

Attorney-at-Law  
Vice-President  
Corporate Strategy  
Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW),  
Frankfurt am Main

Mr Thomas von GÄSSLER

Ministerialrat  
Federal Ministry of Transport, Building  
and Housing, Bonn

**Greece / Grèce**

Mrs Panagiota STAMATI

Transport Expert  
Railway and Combined Transport Division  
Ministry of Transport, Athens

**Hungary / Hongrie**

Mr László POLGAR

Director  
Department for Rail Transport  
Ministry of Economic and Transport,  
Budapest

**Italy / Italie**

Mr Fabio CROCCOLO

Deputy Director-General  
General Direction for European Programs  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,  
Rome

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

Mr Mehemed O. ELFGHI-ALLAGHI

Director of Air Transport  
Civil Aviation Authority, Tripoli

Ms Mabrouka Moh. Ali MASSOUD

Legal Adviser  
Foreign Ministry, Tripoli

**Netherlands / Pays-Bas**

Mr Edward SCHUDEBOOM

Senior Policy Advisor  
Directorate General Freight Transport  
Ministry of Transport, Public Works and  
Water Management, The Hague

**Republic of Korea / République de Corée**

Mr HAN Sung-Cheol

Legal Counsellor  
Permanent Mission of the Republic of Korea  
to the United Nations Secretariat and  
International Organizations, Geneva

Mr YOU Ki-Jun

Second Secretary  
Embassy of the Republic of Korea in Italy

Mr KANG Kyeng-Rang

Assistant Director  
International Convention Division  
Treaties Bureau  
Ministry of Foreign Affairs and Trade of the  
Republic of Korea, Seul

**Russian Federation / Fédération de Russie**

Ms Yulia LENEVICH

Consultant of the Law Department  
Ministry for Economic Development and  
Trade of the Russian Federation, Moscow

**Spain / Espagne**

Mr Francisco Javier GÓMEZ GÁLLIGO

Conseiller de la Direction Générale des  
Registres et du Notariat, Ministère de la  
Justice, Madrid

Mr Felix COSTALES

Counsellor  
Embassy of Spain in Italy

**Sweden / Suède**

Mr Henrik KJELLIN

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

**Switzerland / Suisse**

M. Vincent RUSCA

Avocat, Collaborateur au Service juridique  
Office fédéral des transports, Berne

**Tunisia / Tunisie**

M. Hédi MOUGAÏDA

Directeur des affaires juridiques et de la  
documentation  
Ministère du Transport, Tunis

**United Kingdom / Royaume-Uni**

Sir Roy GOODE

**Rapporteur**  
Emeritus Professor of Law  
Faculty of Law  
Oxford University

Mr Wynand GOYARTS

Franchise Executive, Legal Services  
Strategic Rail Authority, London

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

Mr Peter BLOCH

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

Mr Steven HARRIS

Professor of Law,  
Chicago Kent College of Law

Mr Louis EMERY

Counsel  
Office of the General Counsel  
U.S. Export-Import Bank, Washington, D.C.

Mr Ira WINTHROP

Mechanical Engineer  
Surface Transportation Board,  
Washington D.C.

**INTERNATIONAL ORGANISATIONS**  
***ORGANISATIONS INTERNATIONALES***

**European Commission / *Commission européenne***

M. Olivier TELL  
Expert national détaché  
Direction générale Justice et Affaires  
Intérieures, Bruxelles

**INTERNATIONAL NON-GOVERNMENTAL ORGANISATIONS**  
***ORGANISATIONS INTERNATIONALES NON-GOUVERNEMENTALES***

**Association of American Railroads (AAR)**

Mr Louis P. WARCHOT  
Senior Vice-President-Law and General  
Counsel, Washington, D.C.

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

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

Mr Patrick B. HONNEBIER  
Associate Professor of Law  
University of Utrecht

Mr Peter ALDRIDGE  
Head of HSBC Rail  
London

Ms Christine KROEGER  
Senior Director  
Sales & Project Finance  
Bombardier Transportation, Berlin

**Union of European Railway Industries / *Union des industries ferroviaires européennes***  
**(UNIFE)**

Mr Loris DI PIETRANTONIO  
International Affairs Manager  
Brussels

**SECRETARIAT / *SECRETARIAT***

**OTIF**

Mr Gerfried MUTZ	Deputy to the Director General
Ms Eva HAMMERSCHMIEDOVÁ	Assistant Counsellor

**UNIDROIT**

Mr Herbert KRONKE	Secretary-General / <i>Secrétaire Général</i>
Mr Martin J. STANFORD	Principal Research Officer / <i>Chargé de recherches principal</i>
Ms Marina SCHNEIDER	Research Officer / <i>Chargée de recherches</i>
Mr Philipp PAECH	Research Officer / <i>Chargé de recherches</i>
Mr Bruno POULAIN	Associate Research Officer / <i>Chargé de recherches associé</i>
Mr Louis-Philippe CARON	Intern / <i>Stagiaire</i>
Ms Céline MUTZ	Intern / <i>Stagiaire</i>

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

(tel qu'arrêté par un Groupe de rédaction du Comité conjoint UNIDROIT/OTIF d'experts gouvernementaux qui s'est réuni à Rome du 4 au 6 février 2002, sur le fondement d'un projet soumis par M. H. Rosen, expert consultant sur les questions de financement ferroviaire international auprès d'UNIDROIT et coordinateur du Groupe de travail ferroviaire, reflétant les discussions du Comité d'experts gouvernementaux à Berne les 15 et 16 mars 2001 et les modifications rendues nécessaires par l'adoption de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles le 16 novembre 2001 au Cap)

**PREAMBULE**

**CHAPITRE I                      DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Article I	Définitions
Article II	Application de la Convention à l'égard du matériel roulant ferroviaire
Article III	Dérogation
Article IV	Capacité de représentation
Article V	Description du matériel roulant ferroviaire
Article VI	Choix de la loi applicable

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

Article VII	Modification des dispositions relatives aux mesures en cas d'inexécution des obligations
[Article VII <i>bis</i>	Matériel roulant affecté au service public]
Article VIII	Modification des dispositions relatives aux mesures provisoires
Article IX	Mesures en cas d'insolvabilité
Article X	Assistance en cas d'insolvabilité
Article X <i>bis</i>	Modification des dispositions relatives aux cessions
[Article X <i>ter</i>	Dispositions relatives au débiteur]

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

Article XI	L'Autorité de surveillance et le Conservateur
Article XII	Premier règlement
Article XIII	Accès au Registre
[Article XIV	Registres transnationaux indépendants]
Article XV	Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre
Article XVI	Droits d'inscription au Registre international

**CHAPITRE IV COMPETENCE**

Article XVII	Renonciation à l'immunité de juridiction
--------------	--

**CHAPITRE V RELATIONS AVEC D'AUTRES CONVENTIONS**

Article XVIII	Relations avec d'autres Conventions
---------------	-------------------------------------

**CHAPITRE VI [AUTRES] DISPOSITIONS FINALES**

Article XIX	Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion
Article XX	Organisations régionales d'intégration économique
Article XXI	Entrée en vigueur
Article XXII	Unités territoriales
Article XXIII	Dispositions transitoires
Article XXIV	Réserves et déclarations
Article XXV	Déclarations écartant l'application de certaines dispositions de la Convention
Article XXVI	Déclarations subséquentes
Article XXVII	Retrait des déclarations
Article XXVIII	Dénonciations
Article XXIX	Conférences d'évaluation, amendements et questions connexes
Article XXX	Le Dépositaire et ses fonctions

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

(tel qu'arrêté par un Groupe de rédaction du Comité conjoint UNIDROIT/OTIF d'experts gouvernementaux qui s'est réuni à Rome du 4 au 6 février 2002, sur le fondement d'un projet soumis par M. H. Rosen, expert consultant sur les questions de financement ferroviaire international auprès d'UNIDROIT et coordinateur du Groupe de travail ferroviaire, reflétant les discussions du Comité d'experts gouvernementaux à Berne les 15 et 16 mars 2001 et les modifications rendues nécessaires par l'adoption de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles le 16 novembre 2001 au Cap)

LES ETATS PARTIES AU PRÉSENT PROTOCOLE,

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

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

SONT CONVENU des dispositions suivantes relatives au matériel roulant ferroviaire:

**CHAPITRE I  
DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Article I  
*Définitions*

1. Dans le présent Protocole, à moins que le contexte ne s'y oppose, les termes qui y figurent sont utilisés au sens des définitions données dans la Convention.
2. Dans le présent Protocole, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> On peut s'attendre à ce que le commentaire officiel de l'alinéa b) de l'article 7 de la Convention précise que le "pouvoir de disposer" inclut le pouvoir de permettre l'utilisation de tout bien. La question de savoir si une définition ou une disposition semblable devra être ajoutée au présent Protocole afin de confirmer cette position reste ouverte.

a) [“autorité de registre transnational indépendante” désigne une autorité de registre transnational désignée en tant qu’autorité de registre transnational indépendante conformément à l’article XIV du présent Protocole;] <sup>2</sup>

[b) “situation d’insolvabilité” du débiteur désigne:

i) l’ouverture des procédures d’insolvabilité; ou

ii) l’intention déclarée du débiteur de suspendre ses paiements ou leur suspension effective, lorsque la loi ou une action de l’Etat interdit ou suspend le droit du créancier d’introduire une procédure d’insolvabilité à l’encontre du débiteur ou de mettre en œuvre des mesures en vertu de la Convention; ] <sup>3</sup>

c) [“registre local de biens meubles” désigne un registre national ou local dans un Etat contractant, dans lequel une garantie portant sur du matériel roulant ferroviaire régie par la Convention peut être inscrite;] <sup>4</sup>

d) [“ressort principal de l’insolvabilité” 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 considéré comme le lieu où le débiteur a son siège statutaire ou, à défaut, le lieu où il a été constitué; ] <sup>5</sup>

e) [“autorité de service public” désigne un service d’un Etat membre, une autorité, une agence ou tout autre organe désigné par lui <sup>6</sup>, chargé par la loi ou agissant en vertu du droit public afin de veiller au respect de l’intérêt général en ce qui concerne le matériel roulant affecté au service public;

f) “matériel roulant affecté au service public” désigne le matériel roulant ferroviaire habituellement utilisé pour transporter le public par des services réguliers ou autrement utilisé directement par un Etat contractant (et non mis à disposition, sauf exceptionnellement, à des fins d’utilisation par des tiers) dans chaque cas avec des locomotives et du matériel roulant ferroviaire accessoire généralement utilisé pour le tracter; ] <sup>7</sup>

g) [“véhicule ferroviaire” désigne un véhicule pouvant se déplacer sur des emprises de voies ou des rails de guidage soit sur, soit directement au-dessus de celles-ci, ou des superstructures fixes ou des supports installés ou pouvant être installés sur de tels véhicules, y compris tous les systèmes de traction, moteurs, freins, essieux, bogies et pantographes et, dans chaque cas, y compris tous les modules et autres accessoires, pièces et équipements qui y sont posés, intégrés ou fixés;] <sup>8</sup>

h) “matériel roulant ferroviaire” désigne les véhicules ferroviaires et tous les manuels, carnets et autres registres identifiables contenant des données d’exploitation et des données techniques afférent à un véhicule ferroviaire spécifique; ]

---

<sup>2</sup> L’utilisation et la formulation de cette définition dépendent de la décision politique (article XIV) concernant la question de savoir si des dispositions spéciales, le cas échéant, doivent être prévues pour les systèmes d’inscription régionaux à l’intérieur d’un continent.

<sup>3</sup> Formulation empruntée à l’alinéa m) du paragraphe 2 de l’article I du Protocole aéronautique.

<sup>4</sup> Voir note 2.

<sup>5</sup> Formulation empruntée à l’alinéa n) du paragraphe 2 de l’article I du Protocole aéronautique. Voir également le paragraphe 1 de l’article IX du Protocole ferroviaire.

<sup>6</sup> Il semblerait inapproprié de concéder ce droit d’intervention à des organes d’Etats qui ne sont pas des Etats contractants.

<sup>7</sup> Les définitions e) et f) ont été soumises par le Groupe de travail ferroviaire, mais le Groupe de rédaction n’a pas discuté de la rédaction. Il attend que le Comité conjoint d’experts gouvernementaux ait eu l’occasion de discuter ce point et de se prononcer.

<sup>8</sup> Réfléchir à un critère de poids ou de valeur *de minimis*.

i) [“autorité de registre transnational”<sup>9</sup> désigne l’autorité ou les autorités agissant en commun qui tiennent un registre local de biens meubles (ou un certain nombre de tels registres agissant en commun) conformément au paragraphe 5 de l’article 18 de la Convention et au paragraphe 2 de[s] l’[les] article[s] XIII [et XIV] du présent Protocole; ]<sup>10</sup>

j) [“réseau ferroviaire transnational”<sup>11</sup> désigne un espace géographique qu’aucun matériel roulant ferroviaire ne peut quitter sur des voies ou directement au-dessus de voies;]<sup>12</sup>

k) “critère univoque d’identification” désigne l’un des critères suivants, à savoir notamment:

i) le numéro de série ou de fabrication assigné par le constructeur et la désignation du modèle selon le constructeur;

ii) [une description du matériel roulant ferroviaire, qui inclut des marques de référence, des numéros de réseaux ou des marques d’identification similaires, conformes à la description du matériel roulant ferroviaire dans le réseau ferroviaire transnational dans lequel le matériel roulant ferroviaire en question est situé, approuvée ou acceptée par une autorité de registre transnational en tant que critère suffisant pour l’identification univoque du matériel roulant ferroviaire; ]<sup>13</sup> ou

iii) un autre critère univoque d’identification prescrit ou approuvé de temps en temps dans des réglementations de l’Autorité de surveillance.

## 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 sont connus sous le nom de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d’équipement mobiles telle qu’elle s’applique au matériel roulant ferroviaire.

## Article III

### *Dérogation*

Dans leurs relations mutuelles, les parties peuvent, dans un accord écrit, déroger aux dispositions du présent Protocole ou en modifier les effets, à l’exception des articles [IV et VI à VIII]<sup>14</sup>.

---

<sup>9</sup> Autre suggestion: “autorité de registre continental”.

<sup>10</sup> Voir note 2.

<sup>11</sup> Autre suggestion: “réseau ferroviaire continental”.

<sup>12</sup> Voir note 2.

<sup>13</sup> Voir note 2.

<sup>14</sup> Cet article nécessite une réflexion ultérieure afin de décider quelles dispositions devraient être impératives et quelles dérogations devraient être permises.

Article IV  
*Capacité de représentation*

Une personne qui conclut un contrat en tant qu'agent, fiduciaire ou dans une autre fonction de représentation, peut procéder à une inscription en son propre nom.<sup>15</sup>

Article V  
*Description du matériel roulant ferroviaire*

1. Une description du matériel roulant ferroviaire qui comprend le critère univoque d'identification est nécessaire et suffisante pour identifier le bien aux fins de l'alinéa c) de l'article 7 de la Convention.

2. Le débiteur [ou le créancier] doit communiquer au Conservateur toute modification de la description visée au paragraphe précédent au moment où la modification intervient ou avant que celle-ci n'intervienne; toutefois, tout droit d'un créancier portant sur un matériel roulant ferroviaire dont la description a été modifiée est subordonné à tout droit d'un créancier enregistré en rapport avec la ou les description(s) antérieure(s). Dans le cas où un matériel roulant ferroviaire quitte un réseau ferroviaire transnational<sup>16</sup>, le débiteur [ou le créancier] doit immédiatement en informer le Conservateur, en indiquant le critère univoque d'identification approprié à la nouvelle affectation.<sup>17</sup>

3. Une rénovation ou une modification du matériel roulant ferroviaire n'affecte pas les droits du créancier.<sup>18</sup>

Article VI  
*Choix de la loi applicable*

1. Les parties à un contrat ou à un contrat conférant une garantie ou à un accord de subordination peuvent convenir à tout moment de la loi qui régira tout ou partie de leurs droits et obligations contractuels.<sup>19</sup>

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

---

<sup>15</sup> Le comité d'experts gouvernementaux a souhaité réexaminer la question. Le groupe de rédaction a estimé que cet article devrait figurer au Chapitre III.

<sup>16</sup> Voir note 2.

<sup>17</sup> Si ce paragraphe est nécessaire, devrait-il y avoir une obligation sans sanction? Il reste à définir si un créancier perd son privilège s'il est informé de la modification (la connaissance actuelle ou présumée ne suffisant pas) et ne procède pas à l'inscription dans un certain délai. Si le registre fournit la généalogie d'un bien, le second créancier devrait être en mesure de vérifier sa position.

<sup>18</sup> Si ce paragraphe est nécessaire, il devrait faire l'objet d'un article spécifique.

<sup>19</sup> La seconde phrase n'a pas été considérée comme étant nécessaire eu égard au standard dans les conventions de droit international privé. Il est évident que les lois d'application immédiate du for seront applicables.

## **CHAPITRE II**

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

#### Article VII

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

1. Outre les mesures prévues au Chapitre III de la Convention, le créancier peut obtenir du tribunal de l'Etat où le matériel roulant ferroviaire se trouve physiquement, une décision ordonnant le transfert immédiat du matériel roulant ferroviaire à un endroit situé à l'intérieur ou à l'extérieur de cet Etat et depuis lequel le créancier peut par la suite déplacer le matériel roulant ferroviaire sans qu'il ait besoin d'avoir recours à un moyen de traction fourni par le débiteur défaillant ou 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. [Le paragraphe 3 de l'article 8 de la Convention ne s'applique pas au matériel roulant ferroviaire. Toute mesure prévue par la Convention à l'égard d'un matériel roulant ferroviaire doit être mise en œuvre d'une manière commercialement raisonnable. Une mesure est réputée mise en œuvre de façon raisonnable lorsqu'elle est mise en œuvre conformément à une disposition du contrat, sauf lorsqu'une telle disposition est manifestement déraisonnable.]<sup>20</sup>
4. [Un créancier garanti accordant aux personnes intéressées un préavis écrit d'au moins 14 jours d'une vente ou d'un bail projetés est réputé avoir satisfait l'exigence de fournir un "préavis raisonnable" prévue au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention. Le présent paragraphe n'a cependant pas pour effet d'empêcher un créancier garanti et un constituant de fixer par contrat un préavis plus long.]<sup>21</sup>

#### [Article VII bis

##### *Matériel roulant affecté au service public*

1. Le créancier ne peut mettre en œuvre, à l'égard du matériel roulant affecté au service public, les mesures prévues au Chapitre III de la Convention (telle que modifiée par le présent Protocole) ou à l'article IX du présent Protocole sauf:
  - a) s'il a envoyé une notification par écrit à l'autorité de service public compétente, en lui laissant au moins sept jours pour répondre ou autrement pour agir; et
  - b) s'il a obtenu le consentement préalable du tribunal, consentement qui est refusé si ce dernier reçoit une demande du service public dans les sept jours de ladite notification et si les instructions contenues dans la notification ont été suivies (ce qui doit être le cas, à moins qu'elles ne soient manifestement déraisonnables, illégales ou irréalisables).

---

<sup>20</sup> Formulation empruntée au paragraphe 3 de l'article IX du Protocole aéronautique.

<sup>21</sup> Formulation empruntée au paragraphe 4 de l'article IX du Protocole aéronautique, avec des ajustements.

2. La demande du service public est une demande émanant d'une autorité de service public de l'Etat contractant dans lequel le matériel roulant affecté au service public en question fonctionne régulièrement, est présentée à un tribunal de cet Etat et comporte:

a) un certificat attestant que le matériel roulant ferroviaire, objet de la demande, est qualifié de matériel roulant affecté au service public;

b) un engagement exécutoire de l'autorité de service public d'indemniser le créancier dans un délai raisonnable pour des sommes:

i) dues à la date de la demande du débiteur, et

ii) dues à l'avenir par le débiteur au créancier à compter de la date de la demande, en supposant qu'il n'y a pas d'inexécution et en tenant compte des intérêts usuels équivalant au moins au taux prévu explicitement ou implicitement dans le contrat (et non ceux dus en cas d'inexécution); et

c) une proposition contenant des instructions destinées à régir de futurs rapports relatifs à un tel matériel roulant affecté au service public.]<sup>22</sup>

## Article VIII

### *Modification des dispositions relatives aux mesures provisoires*

1. Les mesures en vertu du paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention ne dépendent pas de l'accord du débiteur.

2. Les mesures en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention peuvent expressément comprendre des instructions concernant l'entretien ordinaire et autres travaux de remise en état ou de modification nécessaires du bien.

[Variante A

3. Aux fins du paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention, dans le cadre de l'obtention de mesures, l'expression "bref délai" doit s'entendre comme le nombre de jours [ouvrables] à compter de la date de dépôt de la demande indiqué dans la déclaration faite par l'Etat contractant dans lequel la demande est introduite.<sup>23</sup>

Variante B

3. Aux fins du paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention, dans le cadre de l'obtention de mesures, l'expression "bref délai" doit s'entendre comme soixante jours [ouvrables] à compter de la date de dépôt de la demande visant à obtenir des mesures. ]<sup>24</sup>

4. [Le paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention s'applique en insérant la disposition suivante immédiatement après l'alinéa d):

---

<sup>22</sup> Le présent article a été soumis à Rome par le Groupe de travail ferroviaire, mais le Groupe de rédaction n'a pas discuté de la rédaction. Il attend que le Comité conjoint d'experts gouvernementaux ait eu l'occasion de discuter de point et de se prononcer.

<sup>23</sup> Formulation empruntée au paragraphe 2 de l'article X du Protocole aéronautique.

<sup>24</sup> Solution alternative proposée par le Groupe de travail ferroviaire.

“e) si, à tout moment, le débiteur et le créancier en conviennent expressément ainsi, la vente du bien et l'attribution des produits de la vente”,

et le paragraphe 2 de l'article 43 s'applique en remplaçant les mots “l'alinéa d)” par les mots “les alinéas d) et e)”.<sup>25</sup>

[5. Le droit de propriété ou tout autre droit du débiteur transféré par l'effet de la vente visée au paragraphe précédent est libéré de toute autre garantie ou tout autre droit que prime la garantie internationale du créancier en vertu des dispositions de l'article 29 de la Convention.<sup>26</sup>

6.] [Sous réserve de l'alinéa b) du paragraphe 3 de l'article 30 de la Convention,]<sup>27</sup> [U][u]ne mesure judiciaire en vertu du paragraphe 1 de l'article 13 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 sa demande contrevenait à un instrument international liant le premier Etat contractant mentionné.

## Article IX *Mesures en cas d'insolvabilité*

[1. Le présent article ne s'applique qu'à un Etat contractant qui est le ressort principal de l'insolvabilité.]<sup>28</sup>

2. Dans un délai ne dépassant pas soixante jours<sup>29</sup> à compter de la date à laquelle survient la situation d'insolvabilité [dans le ressort principal de l'insolvabilité]<sup>30</sup> (“période de remède”), le débiteur ou l'administrateur d'insolvabilité:

a) remédiera aux manquements autres que ceux dus à l'ouverture des procédures d'insolvabilité, et s'engagera à exécuter toutes les obligations à venir, conformément au contrat et aux documents y relatifs; ou

b) donnera au créancier la possibilité de prendre possession du matériel roulant ferroviaire, conformément à la loi applicable.<sup>31</sup>

3.<sup>32</sup>

---

<sup>25</sup> Formulation empruntée au paragraphe 3 de l'article X du Protocole aéronautique, avec des ajustements.

<sup>26</sup> Formulation empruntée au paragraphe 4 de l'article X du Protocole aéronautique.

<sup>27</sup> Le Comité conjoint d'experts gouvernementaux devrait réfléchir à cette question politique.

<sup>28</sup> Il convient de réfléchir à l'adoption de ce paragraphe.

<sup>29</sup> Le commentaire officiel devrait souligner que cette période de soixante jours ne peut pas être modifiée par la loi applicable.

<sup>30</sup> La formulation entre crochets a été proposée par le Groupe de travail ferroviaire après la session du Groupe de rédaction.

<sup>31</sup> Les modifications des alinéas a) et b) du paragraphe 1 de l'article IX ont été effectuées afin de mettre les dispositions en conformité avec les alinéas a) et b) du paragraphe 2 de la Variante B de l'article XI du Protocole aéronautique.

<sup>32</sup> Le Groupe de travail ferroviaire proposera une disposition destinée à être introduite dans cet article qui permettra au débiteur ou à l'administrateur d'insolvabilité de demander au tribunal une décision permettant au débiteur ou à l'administrateur d'insolvabilité de garder la possession dans des conditions qui continuent de protéger les intérêts du créancier. Il sera peut-être nécessaire de revoir les paragraphes 7 et 8 du présent article à la lumière d'une telle disposition.

4. Aussi longtemps que le créancier n'a pas eu la possibilité d'obtenir la possession du bien en vertu du paragraphe 2:

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 provisoire disponible en vertu de la loi applicable.

5. Les dispositions de l'alinéa a) du paragraphe précédent n'excluent pas l'utilisation du matériel roulant ferroviaire en vertu d'accords conclus en vue de préserver et d'entretenir le matériel roulant ferroviaire et d'en conserver sa valeur.

6. L'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, peut garder la possession du matériel roulant ferroviaire lorsque, au cours de la période de remède, il a remédié aux manquements autres que ceux dus à l'ouverture des procédures d'insolvabilité 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 la mise en œuvre des mesures permises par la Convention après l'expiration de la période de remède.<sup>33</sup>

8. Aucune des obligations du débiteur en vertu du contrat et des opérations connexes ne peut être modifiée au cours des procédures d'insolvabilité sans le consentement du créancier.<sup>34</sup>

9. Aucune disposition du paragraphe précédent ne 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 garanties non conventionnels appartenant à une catégorie couverte par une déclaration faite en vertu du paragraphe 1 de l'article 39 de la Convention, ne priment les garanties inscrites dans les procédures d'insolvabilité.<sup>35</sup>

11. Aucune disposition du présent article ne s'applique en vue de modifier le paragraphe 3 de l'article 30 de la Convention à laquelle le présent article est soumis.

12. L'article VII du présent Protocole et l'article 8 de la Convention tels que modifiés par l'article VII 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 étrangers pour l'application des dispositions de l'article IX.

---

<sup>33</sup> Doit être mis en conformité avec le paragraphe 3 du présent article.

<sup>34</sup> Doit être mis en conformité avec le paragraphe 3 du présent article.

<sup>35</sup> Formulation empruntée au paragraphe 12 de la Variante A de l'article XI du Protocole aéronautique.

Article Xbis<sup>36</sup>

*Modification des dispositions relatives aux cessions*

1. [ Le paragraphe 1 de l'article 33 de la Convention s'applique en ajoutant la disposition suivante immédiatement après l'alinéa b):

“c) le débiteur n'a pas été préalablement informé d'une cession en faveur d'une autre personne”].<sup>37</sup>

[ Article Xter<sup>38</sup>

*Dispositions relatives au débiteur*

1. En l'absence d'une inexécution au sens de l'article 11 de la Convention, le débiteur a droit à la jouissance et à l'utilisation paisibles du bien conformément aux termes du contrat, à l'égard:

a) de son créancier et du titulaire de toute garantie dont le débiteur acquiert des droits libres de toute garantie en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 4 de l'article 29 de la Convention, à moins et pour autant que le débiteur en ait convenu différemment; et

b) du titulaire de toute garantie à laquelle le droit du débiteur est subordonné en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 4 de l'article 29 de la Convention, mais seulement pour autant que ledit titulaire en ait ainsi convenu.

2. <sup>39</sup>

3. Aucune disposition de la Convention ou du présent Protocole ne porte atteinte à la responsabilité d'un créancier en cas d'inexécution du contrat en vertu de la loi applicable dans la mesure où ledit contrat porte sur du matériel roulant ferroviaire. ]

### CHAPITRE III

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

Article XI

*L'Autorité de surveillance et le Conservateur*

1. L'Autorité de surveillance est [l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires ou une organisation ou un autre organe qui lui succéderait ou qu'elle nommerait].

---

<sup>36</sup> Le présent article a été déplacé du Chapitre III.

<sup>37</sup> Noter que c'est en contradiction avec l'évolution du Protocole aéronautique dans son article XV.

<sup>38</sup> Formulation des paragraphes 1 et 3 empruntée à l'article XVI du Protocole aéronautique.

<sup>39</sup> Le Groupe de travail ferroviaire proposera une disposition destinée à protéger la possession paisible d'un bailleur à court terme. Si une telle disposition est adoptée, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux déterminera l'endroit où il faudra l'insérer dans le Protocole.

[2. L'Autorité de surveillance ainsi que ses responsables et employés jouissent de l'immunité contre toute action judiciaire ou administrative conformément aux règles qui leur sont applicables en tant qu'entité internationale ou à un autre titre, mais ils jouissent en tout état de cause de l'immunité de fonction contre toute action judiciaire ou administrative.]<sup>40</sup>

[3. L'Autorité de surveillance peut établir une Commission d'experts choisis parmi les personnes proposées par les Etats signataires et les Etats contractants et ayant les qualifications et l'expérience nécessaires, et la charger d'assister l'Autorité de surveillance dans ses fonctions. ]<sup>41</sup>

4. La nomination du premier Conservateur par l'Autorité de surveillance est soumise à un règlement établi de temps à autre par l'Autorité de surveillance [et à un accord de gestion conclu avec l'Autorité de surveillance qui définit la base sur laquelle le Registre doit fonctionner. ]<sup>42</sup>

5. Le premier Conservateur sera nommé pour une période n'excédant pas dix ans. Par la suite, le Conservateur sera nommé ou reconduit dans ses fonctions pour des périodes successives n'excédant pas dix ans.

6. Nonobstant les dispositions qui précèdent, l'Autorité de surveillance:

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

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

b) est autorisée à nommer un autre Conservateur dans le cas où le Conservateur ne remplit pas [matériellement] ses obligations [en vertu de l'accord de gestion ou]<sup>43</sup> en vertu du règlement établi par l'Autorité de surveillance.<sup>44</sup>

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 ne transfère ses fonctions, par l'Autorité de surveillance moyennant une déclaration écrite. Le fait de transférer ses fonctions ne libère pas le Conservateur de ses obligations en vertu du présent Protocole ou du règlement, mais le prestataire de services devient une partie supplémentaire à l'accord de gestion conclu entre l'Autorité de surveillance et le Conservateur.<sup>45</sup>

---

<sup>40</sup> Le présent paragraphe est rendu nécessaire par une modification du projet de Convention et la formulation actuelle est empruntée au Protocole aéronautique (paragraphe 3 de l'article XVII) jusqu'à "à un autre titre".

<sup>41</sup> Formulation empruntée au Protocole aéronautique (paragraphe 4 de l'article XVII).

<sup>42</sup> Bien qu'un accord de gestion sera requis, il serait éventuellement possible de laisser l'Autorité de surveillance déterminer cela et une mention particulière dans le Protocole ne serait pas nécessaire.

<sup>43</sup> Voir note 42.

<sup>44</sup> Comparer avec l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 17 de la Convention.

<sup>45</sup> L'immunité de fonction dont jouit le Conservateur a été supprimée dans la Convention et n'est pas prévue dans le Protocole aéronautique. La question de savoir si le Protocole doit attribuer au Conservateur ou au prestataire de services une immunité de fonction reste formellement en suspens.

## Article XII *Premier règlement*

Le premier règlement est établi par l'Autorité de surveillance au plus tard [trois mois] avant l'entrée en vigueur du présent Protocole et est établi en vue de sa prise d'effet dès l'entrée en vigueur du présent Protocole. <sup>46</sup> Avant de promulguer ce règlement, l'Autorité de surveillance publie en temps voulu un projet de règlement, afin qu'il puisse être examiné et commenté, et consulte ensuite, à ce sujet, les représentants des constructeurs, des opérateurs et des financiers.

## Article XIII <sup>47</sup> *Accès au Registre*

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Protocole, tous les Etats d'une région couverte par un réseau ferroviaire transnational <sup>48</sup> peuvent, à condition d'agir conjointement et d'être tous des Etats contractants, désigner un ou plusieurs registres locaux de biens meubles en tant qu'autorité de registre transnational pour l'ensemble du réseau ferroviaire transnational en question. Pour pouvoir prendre effet, la désignation est communiquée par écrit à l'Autorité de surveillance par les Etats contractants concernés et [, à moins que la désignation ne soit faite conformément à l'article XIV,] un engagement écrit de l'autorité de registre transnational vis-à-vis de l'Autorité de surveillance dans lequel l'autorité de registre transnational se déclare prête à remplir les obligations d'une autorité de registre transnational, telles qu'elles sont définies dans le présent Protocole, est nécessaire. Les services d'inscription mis à disposition par une autorité de registre transnational fonctionnent et sont administrés pendant les heures de travail en vigueur sur son territoire.

3. [Sauf si elle a été désignée en tant qu'autorité de registre transnational indépendante conformément à l'article XIV du présent Protocole,] [t]oute autorité de registre transnational désignée conformément au paragraphe précédent:

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

b) garantit que l'inscription faite par ses soins fait automatiquement l'objet d'une communication au Registre international conformément aux exigences raisonnables du Conservateur. Dans le cas de plusieurs services d'inscription, l'autorité de registre transnational assure un accès égal et une entière coordination entre les différents services mais, sous réserve du paragraphe 5 du présent article, l'autorité de registre transnational gère ses affaires et est autorisée à fixer les conditions qu'elle juge appropriées en ce qui concerne la forme et la nature de la demande d'enregistrement. <sup>49</sup>

---

<sup>46</sup> Le nouveau texte a été ajouté dans la première phrase pour être en conformité avec le Protocole aéronautique. |

<sup>47</sup> Pas encore examiné.

<sup>48</sup> Voir note 2.

<sup>49</sup> Voir note 2. |

4. Aux fins du paragraphe 2 de l'article V, une notification doit [également] être adressée à l'autorité de registre transnational concernée, désignée effectivement lorsque le matériel roulant ferroviaire est situé sur un réseau ferroviaire transnational.<sup>50</sup>

5. L'Autorité de surveillance approuve au moyen d'un règlement les critères univoques d'identification proposés par l'autorité de registre transnational[, dans la mesure où ceux-ci répondent aux règles d'un système d'identification uniforme et univoque du matériel roulant ferroviaire dans le réseau ferroviaire pertinent, sont appliqués exclusivement dans ce réseau et suffisent pour répondre aux conditions posées par le Conservateur quant aux informations nécessaires au fonctionnement du Registre international]<sup>51</sup>.

#### Article XIV<sup>52</sup>

##### *[Registres transnationaux indépendants]*<sup>53</sup>

[1. Nonobstant les dispositions de l'article XIII du présent Protocole, tous les Etats d'une région couverte par un réseau ferroviaire transnational peuvent, à condition d'agir conjointement et d'être tous des Etats contractants, déclarer qu'une autorité de registre transnational est indépendante du Registre international et, par conséquent, qu'elle n'est pas soumise à la juridiction, aux règles et au règlement de l'Autorité de surveillance ou du Conservateur, sous réserve qu'une telle déclaration figure dans la communication écrite requise au paragraphe 2 de l'article XIII.

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

---

<sup>50</sup> Voir note 2.

<sup>51</sup> Le Groupe de travail ferroviaire suggère que si l'article XIV est accepté, les mots placés entre crochets devraient être supprimés. Mais cela n'est pas un corollaire automatique et cette modification donnerait effectivement non seulement une autonomie à un registre transnational sur des questions d'exploitation, mais supprimerait aussi l'obligation de supervision de l'Autorité de surveillance. Voir aussi la note 2.

<sup>52</sup> Pas encore examiné.

<sup>53</sup> L'article XIV est proposé par les membres nord américains du Groupe de travail ferroviaire et a trait à une approche alternative en ce qui concerne l'application du Protocole dans la pratique. Le point de départ du Groupe de travail ferroviaire consistait à créer un système permettant à toutes les sûretés créées à l'échelle locale d'être inscrites dans un seul registre international centralisé, en utilisant les registres spécifiques de l'industrie locale (ce qui, en pratique, n'existe qu'en Amérique du Nord) en tant qu'accès *au Registre international*. Le Groupe de travail aéronautique a adopté cette approche en ce qui concerne le matériel d'équipement aéronautique; dans ce contexte, il convient toutefois de noter qu'un aéronef peut virtuellement se déplacer n'importe où, alors qu'un matériel roulant ferroviaire ne circulera probablement pas en dehors d'un réseau ferroviaire transnational. L'article XIV envisage cependant de créer un système de registre local autonome (lorsqu'il existe et à l'endroit où il existe) en ce qui concerne une région limitée (réseau ferré transnational) et à simplement fournir une liaison [Internet] entre le Registre international et le registre exploité par l'autorité ferroviaire transnationale, en déléguant effectivement la fonction d'inscription à une telle autorité et en faisant du Registre international un accès *au registre local* exploité par l'autorité de registre transnational. Cette approche a effectivement pour **conséquence** de maintenir inchangées les procédures locales d'inscription, sous réserve qu'elles soient approuvées par tous les Etats à l'intérieur du réseau concerné; le **résultat** consiste toutefois à perdre l'approche uniforme et éventuellement aussi le contrôle sur l'application des dispositions du Protocole par l'Autorité de surveillance.

3. A la demande de l'Autorité de surveillance, des informations relatives à l'inscription auprès d'une autorité de registre transnational peuvent être obtenues auprès du Registre international. Dans ce cas, l'Autorité de surveillance a l'obligation de garantir qu'une information relative à l'inscription auprès d'une autorité de registre transnational parvienne et soit disponible à des fins de recherche auprès du Registre international soit directement, soit à travers une liaison Internet ou une autre liaison électronique. L'obligation susmentionnée garantit entre autres que, le cas échéant, le Conservateur installe et finance tous les systèmes nécessaires pour que l'autorité du registre transnational indépendante puisse transmettre les informations relatives à l'inscription et que le Registre international reçoive les informations relatives à l'inscription transmises par l'autorité de registre transnational indépendante dans la forme prévue par le Conservateur. L'autorité de registre transnational indépendante doit financer son fonctionnement [conformément au présent Protocole], mais ne doit pas supporter les coûts d'investissement ou d'exploitation ou les dépenses liées à la transmission au Registre international des informations relatives à l'inscription.]

#### Article XV

##### *Modifications additionnelles aux dispositions relatives au Registre*

1. Si le matériel roulant ferroviaire a des critères univoques d'identification différents selon le réseau ferroviaire transnational où il est situé, le Conservateur [doit] [peut], à ses frais, tenir un lexique indiquant les descriptions équivalentes et accessible pour toute vérification.
2. Aux fins du paragraphe 6 de l'article 19 de la Convention, les critères de consultation du Registre international sont établis par l'Autorité de surveillance.
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 à compter 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 pour une durée indéterminée, à moins qu'elle ne fasse l'objet d'une mainlevée ou qu'un autre accord ait été conclu.<sup>54</sup>
5. Lorsqu'une subordination a été inscrite et que le débiteur a exécuté ses obligations à l'égard du bénéficiaire de la subordination, le bénéficiaire donne mainlevée de l'inscription au plus tard dix jours après que la demande écrite de la partie subordonnée est remise ou reçue à l'adresse du bénéficiaire indiquée dans l'inscription.
6. Nonobstant le paragraphe 1 de l'article 28 de la Convention, [le Conservateur n'est pas tenu au paiement de dommages-intérêts indirects ]<sup>55</sup> et pour ce qui est du préjudice qui découle d'une erreur ou d'une omission du registre ferroviaire transnational, l'autorité de registre transnational assume la responsabilité du Conservateur .<sup>56</sup>

---

<sup>54</sup> Pourrait être supprimé et laissé à la Convention (article 21).

<sup>55</sup> Restera à discuter, bien qu'il puisse être difficile de contracter une assurance si les dommages-intérêts indirects sont inclus; il pourrait être nécessaire de définir le concept de dommages-intérêts indirects ou d'en discuter.

<sup>56</sup> Voir la note 2.

7. [Le montant de l'assurance ou de la garantie financière visées au paragraphe 4 de l'article 28 de la Convention, pour chaque événement, ne pourra pas être inférieur à la valeur maximum d'un élément de matériel roulant ferroviaire telle que déterminée par l'Autorité de surveillance. ]<sup>57</sup>

8. [Aucune disposition de la Convention ne fait obstacle à ce que le Conservateur contracte une assurance ou se procure une garantie financière couvrant les événements dont ne répond pas le Conservateur en vertu de l'article 28 de la Convention. ]<sup>58</sup>

## Article XVI

### *Droits d'inscription au Registre international*

1. Par voie de modification de l'alinéa h) du paragraphe 2 de l'article 17, le Conservateur, sous réserve de l'accord de l'Autorité de surveillance, fixe et revoit périodiquement:

- a) les droits à verser lors de l'inscription d'une garantie internationale au Registre international directement [ou par l'intermédiaire d'une autorité de registre transnational];
- b) le barème des droits à verser par les utilisateurs du Registre international [; et
- c) les droits annuels à verser en compensation pour le fonctionnement et l'administration du Registre international et des services d'inscription].

2. Le barème des droits visé à l'alinéa a) du paragraphe précédent est fixé de manière à recouvrer les frais de conception et de mise en œuvre (amortis sur une période de dix ans), de fonctionnement [et de régulation] du Registre international ainsi que les frais raisonnables de l'Autorité de surveillance liés à l'exercice des fonctions et des pouvoirs prévus au paragraphe 2 de l'article 17 de la Convention, à condition que rien dans le présent Protocole n'empêche le prestataire de services d'opérer sur une base lucrative.<sup>59</sup> [Sauf s'il existe une autorité de registre transnational indépendante,] [l]orsque les inscriptions sont faites par l'intermédiaire d'une autorité de registre transnational, cette autorité perçoit ces droits et en rend compte au Conservateur<sup>60</sup>.

3. Les droits et montants visés au paragraphe 1 peuvent être modifiés par le Conservateur, compte tenu de changements dans les conditions économiques, à condition toutefois que toute augmentation des droits et montants de plus de [dix] pour cent nécessite l'accord de l'Autorité de surveillance. Les montants payables ayant trait aux frais de l'Autorité de surveillance sont modifiés sur la même base lorsque cela est requis par l'Autorité de surveillance. Les montants perçus ayant trait aux frais de l'Autorité de surveillance sont remis à l'Autorité de surveillance par le Conservateur après que celui-ci les a perçus conformément à l'accord conclu avec l'Autorité de surveillance.

---

<sup>57</sup> Formulation empruntée au paragraphe 5 de l'article XX du Protocole aéronautique.

<sup>58</sup> Formulation empruntée au paragraphe 6 de l'article XX du Protocole aéronautique.

<sup>59</sup> Dans les cas où les prestations sont assurées par un tiers, il est irréaliste de demander que les services soient fournis sans profit. Les droits sont toutefois surveillés par l'Autorité de surveillance et nous laissons les Etats contractants libres de décider, en tant que question politique, si le Conservateur devrait être autorisé ou non à proposer ses services sur une base lucrative. Si le Conservateur est une agence gouvernementale, il est présumé qu'il n'agira pas sur une base lucrative.

<sup>60</sup> Cela n'est pas approprié dans le cas où l'article XIV s'applique, étant donné que dans ce cas, l'autorité de registre transnational ne recouvre que ses propres frais [mais la situation est différente lorsque les frais de l'Autorité de surveillance doivent être récupérés par lui].

## **CHAPITRE IV**

### **COMPETENCE**

#### Article XVII

##### *Renonciation à l'immunité de juridiction*

1. Sous réserve du paragraphe 2, la renonciation à l'immunité de juridiction au regard des tribunaux visés à l'article 42 ou 43 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 en vertu du paragraphe précédent doit être faite sous forme écrite [authentifiée] contenant une description du matériel roulant ferroviaire selon les termes précisés à l'article IV du présent Protocole.<sup>61</sup>

## **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 présente Convention, la Convention l'emporte, en cas de conflit, sur:

- a) la Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles;
- b) la Convention de Bruxelles de 1968 concernant la compétence et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (avec les modifications successives );
- c) la Convention de Lugano de 1988 relative à la compétence judiciaire et à l'exécution des décisions en matière civile ou commerciale;
- d) la Convention inter-américaine de 1994 sur la loi applicable aux contrats internationaux;
- e) la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires de 1980, dans la version modifiée par le Protocole portant modification du 3 juin 1999;
- f) les Conventions d'UNIDROIT de 1988 sur le crédit-bail international et sur l'affacturage international;

---

<sup>61</sup> La formulation du paragraphe 2 s'éloigne de la disposition correspondante dans le Protocole aéronautique (article XXII).

g) [ la Convention de la CNUDCI de 2001 sur la cession de créances dans le commerce international; et

h) la Convention de La Haye de 2002 sur la compétence et les jugements étrangers en matière civile et commerciale]

ainsi que le Règlement (CE) n°1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité et le Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, dans la mesure où ces conventions ou règlements sont en vigueur et qu'ils sont incompatibles avec les dispositions de la présente Convention.<sup>62</sup>

## CHAPITRE VI

### [AUTRES] DISPOSITIONS FINALES

#### Article XIX<sup>63</sup>

##### *Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion*

1. Le présent Protocole est ouvert à \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_ à la signature des Etats participant à la Conférence diplomatique pour l'adoption d'un Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, tenue à \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ au \_\_\_\_\_. Après le \_\_\_\_\_, le Protocole sera ouvert à la signature de tous les Etats au siège de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) à Rome, jusqu'à ce qu'il entre en vigueur conformément à l'article XXII.
2. Le présent Protocole est sujet à ratification, acceptation ou approbation par les Etats qui l'ont signé.
3. Un Etat qui ne signe pas le présent Protocole peut y adhérer par la suite.
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.
5. Un Etat ne peut devenir partie au présent Protocole que s'il est ou devient également partie à la Convention.

---

<sup>62</sup> A revoir, en général, par le Secrétariat d'UNIDROIT. Chaque convention sera examinée afin de garantir que sous les dispositions respectives, les Etats contractants, qui sont parties contractantes ou sont soumis à la présente Convention, peuvent approuver cet article. Les conflits éventuels avec les dispositions de l'UE seront également examinés.

<sup>63</sup> Formulation empruntée à l'article XXVI du Protocole aéronautique.

Article XX<sup>64</sup>

*Organisations régionales d'intégration économique*

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée par des Etats souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par le présent Protocole peut elle aussi signer, accepter et approuver le présent Protocole ou y adhérer. En pareil cas, l'organisation régionale d'intégration économique aura les mêmes droits et obligations qu'un Etat contractant, dans la mesure où cette organisation a compétence sur des matières régies par le présent Protocole. Lorsque le nombre d'Etats contractants est pertinent dans le présent Protocole, l'organisation régionale d'intégration économique n'est pas comptée comme Etat contractant en plus de ses Etats membres qui sont des Etats contractants.
2. Au moment de la signature, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique présente au Dépositaire une déclaration indiquant les matières régies par le présent Protocole pour lesquelles ses Etats membres ont délégué leur compétence à cette organisation. L'organisation régionale d'intégration économique doit informer sans retard le Dépositaire de toute modification intervenue dans la délégation de compétence, y compris de nouvelles délégations de compétence, précisée dans la déclaration faite en vertu du présent paragraphe.
3. Toute référence à "Etat contractant", "Etats contractants", "Etat partie" ou "Etats parties" dans le présent Protocole s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi.

Article XXI<sup>65</sup>

*Entrée en vigueur*

1. Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois après l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date du dépôt du troisième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, entre les Etats qui ont déposé ces instruments.
2. Pour les autres Etats, le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois après l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Article XXII<sup>66</sup>

*Unités territoriales*

1. Si un Etat contractant comprend des unités territoriales dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par le présent Protocole, il peut déclarer, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, que le présent Protocole s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles, et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.

---

<sup>64</sup> Formulation empruntée à l'article 48 de la Convention et à l'article XXVII du Protocole aéronautique.

<sup>65</sup> Formulation empruntée à l'article XXVIII du Protocole aéronautique.

<sup>66</sup> Formulation empruntée à l'article XXIX du Protocole aéronautique.

2. Une telle déclaration doit être notifiée au Dépositaire et indiquer expressément les unités territoriales auxquelles le présent Protocole s'applique.
3. Si un Etat contractant n'a pas fait de déclaration en vertu du paragraphe 1, le Protocole s'applique à toutes les unités territoriales de cet Etat.
4. Lorsqu'un Etat contractant étend l'application du présent Protocole à une ou plusieurs de ses unités territoriales, les déclarations autorisées par le présent Protocole peuvent être faites à l'égard de chacune desdites unités territoriales et les déclarations faites à l'égard de l'une d'elles peuvent différer de celles qui sont faites à l'égard d'une autre unité territoriale.
5. Si, conformément à une déclaration faite en vertu du paragraphe 1, le Protocole s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un Etat contractant:
  - a) le débiteur sera considéré comme étant situé dans un Etat contractant seulement s'il est constitué en vertu d'une loi en vigueur dans une unité territoriale à laquelle la Convention et le présent Protocole s'appliquent, ou s'il a son siège statutaire, son administration centrale, son établissement ou sa résidence habituelle dans une unité territoriale à laquelle la Convention et le présent Protocole s'appliquent;
  - b) toute référence à la situation du bien dans un Etat contractant vise la situation du bien dans une unité territoriale à laquelle la Convention et le présent Protocole s'appliquent; et
  - c) toute référence aux autorités administratives dans cet Etat contractant sera comprise comme visant les autorités administratives compétentes dans une unité territoriale à laquelle la Convention et le présent Protocole s'appliquent, et toute référence au registre local de biens meubles [ou à l'Autorité de registre transnational indépendante] dans cet Etat contractant sera comprise comme visant le registre applicable à [, ou l'Autorité de registre transnational indépendante compétente pour,] l'unité ou aux [les] unités territoriales auxquelles la Convention et le présent Protocole s'appliquent.

### Article XXIII

#### *Dispositions transitoires*

Nonobstant l'article 60 de la Convention, [dix] ans après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole entre certains Etats conformément au paragraphe 1 de l'article XXII, le présent Protocole s'appliquera à des droits ou à des garanties préexistants nés en vertu d'un contrat conclu lorsque le débiteur était situé dans un Etat contractant conformément à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 60.

### Article XXIV <sup>67</sup>

#### *Réserves et déclarations*

1. Aucune réserve ne peut être faite au présent Protocole, mais des déclarations autorisées par les articles XXII, XXV, XXVI et XXVII peuvent être faites conformément à ces dispositions.

---

<sup>67</sup> Formulation empruntée à l'article XXXII du Protocole aéronautique.

2. Toute déclaration ou déclaration subséquente ou tout retrait d'une déclaration faite en vertu du présent Protocole est notifiée par écrit au Dépositaire.

#### Article XXV

##### *Déclarations écartant l'application de certaines dispositions de la Convention*

1. Nonobstant l'article 54 de la Convention, aucune déclaration n'est admise en vertu du présent Protocole en ce qui concerne les articles 8, 13 et 55. Les déclarations faites en vertu de la Convention, y compris celles faites en vertu des articles 39, 40, 50, 52, 53, 54, 57, 58 et 60, sont réputées avoir également été faites en vertu du présent Protocole, sauf disposition contraire.

2. Un Etat contractant peut déclarer, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation du présent Protocole ou de l'adhésion, qu'il imposera d'autres conditions en ce qui concerne l'application des articles VI et VIII tel que cela est précisé dans sa déclaration.<sup>68</sup>

3. Aux fins du paragraphe 1 de l'article 50 de la Convention, une "transaction interne" désigne également, concernant un matériel roulant ferroviaire, une transaction d'un type énuméré aux alinéas a) à c) du paragraphe 2 de l'article 2 de la Convention lorsque le bien en question ne peut être utilisé, dans le cadre d'une utilisation normale, que dans un seul système ferroviaire à l'intérieur de l'Etat contractant concerné, en raison de l'écartement ou d'autres éléments de construction d'un tel matériel roulant ferroviaire.<sup>69</sup>

#### Article XXVI<sup>70</sup>

##### *Déclarations subséquentes*

1. Un Etat partie peut faire une déclaration subséquente, à l'exception d'une déclaration faite conformément à l'article XXV en vertu de l'article 60 de la Convention, à tout moment à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat, par une notification à cet effet au Dépositaire.

2. Une telle déclaration subséquente prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de réception de la notification par le Dépositaire.

---

<sup>68</sup> Le paragraphe doit être réexaminé afin de déterminer si les dispositions sont nécessaires pour chaque article visé et, s'il en est ainsi, la formulation devra être revue afin de s'assurer que des "conditions" ne créent pas un mécanisme permettant aux Etats contractants de déroger aux articles concernés, mais qu'elles aident seulement à mettre en œuvre les articles en droit local.

<sup>69</sup> En raison des modifications apportées au Cap, la définition de "transaction interne" est désormais restrictive et dépend d'un système d'inscription local des biens (qui n'existe pas pour le secteur ferroviaire). Cependant, le Groupe de travail ferroviaire constate que quelques Etats voudraient peut-être exclure certains types de "transactions internes". Le Groupe de travail déconseille cela mais si l'exclusion est demandée, il suggère de le faire par référence au bien et non à sa mission. Ainsi, une locomotive standard qui fonctionnerait sur une boucle interne fermée mais qui pourrait être déplacée dans un réseau ouvert ne pourrait pas être exclue, alors que des tramways et des wagons de métropolitain qui ne peuvent fonctionner en dehors d'un système intérieur pourraient être exclus par une déclaration soumise aux dispositions générales du paragraphe 2 de l'article 50. Il faut également noter qu'une approche radicale pour résoudre le problème de l'article XIV ci-dessus serait de modifier la définition de la "transaction interne" dans la Convention afin d'inclure les registres concernant les débiteurs, donnant par là même aux Etats nord américains la possibilité de faire une déclaration en vertu du paragraphe 1 de l'article 50 dans ce contexte.

<sup>70</sup> Formulation empruntée, à l'exception du paragraphe 4, à l'article XXXIII du Protocole aéronautique.

Lorsqu'une période plus longue pour la prise d'effet de la déclaration est précisée dans la notification, la déclaration prend effet à l'expiration de la période ainsi précisée après réception de la notification par le Dépositaire.

3. Nonobstant les paragraphes précédents, le présent Protocole continue de s'appliquer, comme si une telle déclaration subséquente n'avait pas été faite, à l'égard de tous les droits et garanties nés avant la date de prise d'effet d'une telle déclaration subséquente.

[ 4. Les déclarations faites conformément aux articles 39 et 40 de la Convention sont soumises au présent article. ] <sup>71</sup>

#### Article XXVII <sup>72</sup>

##### *Retrait des déclarations*

1. Tout Etat partie qui a fait une déclaration en vertu du présent Protocole, à l'exception d'une déclaration faite conformément à l'article XXV en vertu de l'article 60 de la Convention, peut à tout moment la retirer par une notification à cet effet au Dépositaire. Un tel retrait prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de réception de la notification par le Dépositaire.

2. Nonobstant le paragraphe précédent, le présent Protocole continue de s'appliquer, comme si un tel retrait n'avait pas été fait, à l'égard de tous les droits et garanties nés avant la date de prise d'effet d'un tel retrait.

#### Article XXVIII <sup>73</sup>

##### *Dénonciations*

1. Tout Etat partie peut dénoncer le présent Protocole par une notification adressée par écrit au Dépositaire.

2. Une telle dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de douze mois à compter de la date de réception de la notification par le Dépositaire.

3. Nonobstant les paragraphes précédents, le présent Protocole continue de s'appliquer, comme si une telle dénonciation n'avait pas été faite, à l'égard de tous les droits et garanties nés avant la date de prise d'effet d'une telle dénonciation.

---

<sup>71</sup> Nécessaire ?

<sup>72</sup> Formulation empruntée à l'article XXXIV du Protocole aéronautique.

<sup>73</sup> Formulation empruntée à l'article XXXV du Protocole aéronautique.

Article XXIX <sup>74</sup>

*Conférences d'évaluation, amendements et questions connexes*

1. Le Dépositaire, en consultation avec l'Autorité de surveillance, prépare chaque année ou à tout autre intervalle pertinent, des rapports à l'intention des Etats parties concernant la manière dont fonctionne en pratique le régime international établi dans la Convention telle qu'amendée par le présent Protocole. En préparant de tels rapports, le Dépositaire tient compte des rapports de l'Autorité de surveillance concernant le fonctionnement du système international d'inscription.

2. A la demande d'au moins vingt-cinq pour cent des Etats parties, des Conférences d'évaluation des Etats parties sont organisées de temps à autre par le Dépositaire en consultation avec l'Autorité de surveillance pour examiner:

a) l'application pratique de la Convention telle qu'amendée par le présent Protocole et la mesure dans laquelle il facilite effectivement le financement garanti par un actif et le crédit-bail des biens relevant de son champ d'application;

b) l'interprétation judiciaire et l'application des dispositions du présent Protocole, ainsi que du règlement;

c) le fonctionnement du système international d'inscription, les activités du Conservateur et la supervision de celui-ci par l'Autorité de surveillance, sur la base des rapports soumis par l'Autorité de surveillance; et

d) l'opportunité d'apporter des modifications au présent Protocole ou aux dispositions concernant le Registre international.

3. Tout amendement au présent Protocole doit être approuvé à la majorité des deux tiers au moins des Etats parties participant à la Conférence visée au paragraphe précédent et entre ensuite en vigueur à l'égard des Etats qui ont ratifié, accepté ou approuvé ledit amendement, après sa ratification, son acceptation ou son approbation par trois Etats conformément aux dispositions de l'article XXI relatives à son entrée en vigueur.

Article XXX <sup>75</sup>

*Le Dépositaire et ses fonctions*

1. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) ci-après dénommé le Dépositaire.

2. Le Dépositaire:

a) informe tous les Etats contractants:

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

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

---

<sup>74</sup> Formulation empruntée à l'article XXXVI du Protocole aéronautique.

<sup>75</sup> Formulation empruntée à l'article XXXVII du Protocole aéronautique.

iii) de toute déclaration effectuée en vertu du présent Protocole, ainsi que de la date de cette déclaration;

iv) du retrait ou de l'amendement de toute déclaration, ainsi que de la date de ce retrait ou de cet amendement;

v) de la notification de toute dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date de cette dénonciation et de la date à laquelle elle prend effet;

b) transmet des copies certifiées du présent Protocole à tous les Etats contractants;

c) fournit à l'Autorité de surveillance et au Conservateur copie de tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, les informe de la date de leur dépôt, de toute déclaration ou retrait ou amendement d'une déclaration et de toute notification de dénonciation, et les informe de la date de cette notification, afin que les informations qui y sont contenues puissent être aisément et totalement disponibles; et

d) s'acquitte des autres fonctions usuelles des dépositaires.

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

**ORDRE DU JOUR**

1. Adoption de l'ordre du jour provisoire
2. Présentation de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et de son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques adoptés au Cap
3. Examen du projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire
4. Travaux futurs
5. Divers

**CANADIAN RAIL EQUIPMENT SYSTEM**

**Rail Registry Task Force Meeting – Rome, March 2002**

The terms of reference of the Railway Registry Task Force, as agreed to in Bern, Switzerland in March 2001, dictate that the registry working group provide a review to government experts on the following matters:

1. The extent to which the conclusions of the International Registry Task Force on the operation of the aviation registry could be applied to the operation of the railway rolling stock registry.
2. An analysis of existing potential railway rolling stock regional registration systems.
3. Advantages and disadvantages of making special provisions for registration systems in unified transnational railway networks.
4. Unique identification criteria and how they are registered.
5. Utility and cost of a lexicon of equivalent descriptions of rolling stock.

The Canadian delegation, having considered the foregoing terms of reference, wishes to provide the following preliminary comments with respect to such items.

**Applicability of Aviation Registry Concepts to Rolling Stock Registry**

We have completed only a very preliminary analysis of the applicability of aircraft registry concepts in the railway registry. The aircraft registry and the rail registry should have some core similarities. Fundamental legal concepts will likely be consistent as between the two registries and technology used by the registries may even be modular and therefore adaptable to both sectors.

Significant differences will exist however in certain areas and these issues have already been examined both by the Railway Working Group and in the First Joint Session held in Bern in March, 2002.

First and foremost, unlike in the air sector, no international industry infrastructure is in existence. Because the movement of rail is primarily continental as opposed to global, no one existing organisation is viewed as a logical candidate for the position of Registrar (or Supervisory Authority). Nothing comparable to ICAO or IATA with a global constituency exists in the rail sector. This raises transparency/accountability issues particularly for North America where registry systems are already in place. In the absence of an organization with global reach forming, registry issues in the rail sector may best be dealt with through regional structures within one unified protocol. The identity of the Supervisory Authority presents similar challenges. Disposition of these “architectural” issues are seen as critical to moving forward in a meaningful way.

Second, an analysis of international financing products and techniques is probably necessary to determine market differences globally. That is to say, how do, if at all, the financing practises and products in North America differ from what is common in Europe, Asia, South America, Africa or Australia. While this information could likely be assembled relatively easily, it would be helpful to help anticipate future challenges. Aircraft financing may occur using more widely- accepted international financing products whereas rolling stock financings may occur using regional or continental financing products.

In addition, the scope of rail sector finance is different from air finance in the sense that an aircraft financing may consist of tens or hundreds of airplanes or engines whereas quite frequently, a railcar finance transaction can consist of thousands of railcars. Identification of collateral is therefore an issue in terms of the technology used and perhaps even the methodologies used to register and search.

Aircraft and engines are identified by serial number. A global practice is in place with respect to equipment identification. In North America at least, rolling stock is identified using an UMLER system of numbering; this is not the case beyond North America. (See below for a discussion of the identification criteria.)

There are other smaller matters which will have to be reconciled. For example, whereas the state of registry is relevant in the air sector, it is not relevant and has no comparable concept in the rail sector. Similarly, the name of the manufacturer is extremely relevant in the context of an aircraft financing but is usually not relevant in the context of rail sector finance. Title registration appears to be an integral part of the aircraft protocol but may not be as relevant in the rail protocol.

It is also notable that while fees are paid by users of the current Canadian registry system, the fees have not historically been gauged on a cost-recovery basis. As a result, the cost to industry of a new registry system with different cost axis will have to be examined very carefully in Canada and by affected Canadian market participants. In addition, the absence of any existing collaborative body within the global rail sector and therefore a track record of collaborative cost-sharing may make the construction of an integrated global registry more challenging certainly as compared with the experience in the aircraft sector.

### **Analysis of Existing Rolling Stock Registration Systems**

**Overview:** In Canada, Part III, Division III of the Canada Transportation Act (“CTA”) includes provisions with respect to financial transactions. Section 105 of Division III in particular is the foundation for a publicly-accessible rolling stock registry which has existed in Canada for over 130 years and indeed predates Canadian confederation. The text of Section 105 is attached hereto as Appendix A. No regulations have been promulgated with respect to Section 105 at the time of this memorandum. A comprehensive policy is in place with respect to CTA filing procedures and that policy is attached hereto as Appendix B.

The Canadian registry, currently administered through the Office of the Registrar General of Canada which is housed within Industry Canada, facilitates the deposit of documents, or summaries of documents, which are typically involved in lease finance or secured transactions pertaining to rolling stock. Because the registry is a depository for both rolling stock finance documents as well as railway mortgages generally (see discussion on Section 104 below), it contains some of the most important historical documents relevant to Canada’s development as a nation and the evolution of its internal infrastructure.

Section 105 is relied upon by both federally-regulated railways and other railways (i.e. those railways which do not have a certificate of fitness pursuant to the CTA including US and Canadian short line and regional railways) who deposit lease or security documentation as a result of a structured finance transaction.

While deposits of sale documentation is permissible pursuant to Section 105, it does not purport to be a title or ownership registry and indeed no ownership registry exists in Canada, either provincially or federally for rolling stock.

**Searching:** Searches are conducted pursuant to Section 105 prior to the closing of lease or secured transactions to ensure the absence of prior registrations. The system maintained in Canada pursuant to Section 105 is a database. All current and past documents filed pursuant to Section 105 have been scanned into the database in their entirety.

When conducting a search, a party enters the name of all current and prior owners into the database. A wider array on the search is possible depending on the circumstances: for example; some parties search lessees and lessors depending on the nature of the interests involved. The database then produces a list of documents in the database which include, anywhere in their text, the name of the prior or current owner. The searcher must then review the noted documents to determine if the collateral is indeed the same collateral as the transaction in question. The Canadian system does not function with an index system of primary and secondary documents as appears to be in place in the U.S. Searches are conducted typically by law firms as opposed to the Registrar's Office.

Searches cannot be done on-line. Specific searches against rolling stock cannot be done both because of limitations within the technology but also because of the nature and extent of collateral descriptions.

**Deposits:** Deposits are made pursuant to Section 105 of certain transaction documentation or more typically memoranda including key information from same. The memoranda generally include only the names of the parties, a brief description of the interest created, an address for the purposes of contacting an individual to see full copies of the document, signatures of the contracting parties (usually, all the contracting parties) and the equipment list. Typically, two originals of a document are deposited with the Registrar but photocopies are permitted with one stamped copy being returned to the filer. The Registrar then creates a one page database summary noting the parties names as well as the effective date of the documents, filing date and time of filing. Each deposit is filed one minute apart. The Registrar does not conduct any substantive review of deposits.

In addition to the filing of documentation evidencing leases, sales, conditional sales, mortgages, hypothecs, bailments and security interests, Section 105 also contemplates the filing of amendments, assignments or discharges of such registrable interests. The filing of these documents is not mandatory but obviously advisable to ensure the integrity of the underlying document and the interest created therein.

The system is not self-expunging i.e. an interest, unless the document that describes it contains a clear indication of term or expiry, will remain in the registry and therefore as a notice to third parties until it is discharged.

**Effect of Deposit:** Any deposit made pursuant to Section 105 obviates the need for any comparable filing under other Canadian statutes including provincial property security acts. The section has become a one-stop destination for perfection of interests in rolling stock. Legal opinions are provided in Canada, as they are in the US, confirming the absence of prior liens or other interests affecting the financed equipment and

confirming that beyond the CTA filing, no other filing is necessary to protect the interests of the lessor/lender.

While Section 105 does not, per se, create a priorities system, any valid deposit thereunder clearly constitutes notice to all persons. Legal opinions rarely if ever comment on the priority of Section 105 filings and regard is paid to common law determinations of the effect of notice to determine priority.

**Rolling Stock:** Notably, Section 105 pertains to rolling stock as it is defined in Section 6 of the CTA. That definition is as follows:

“Rolling Stock” includes a locomotive, engine, motorcar, tender, snowplow, flanger and any car or railway equipment that is designed for movement on its wheels on the rails of a railway.”

The definition of “railway” in turn is rather tortured, consisting both of a statutory definition and common law analysis.

Documentation relating to accessories or appurtenances relating to rolling stock is also registrable pursuant to Section 105. There is no clear statutory or common law guidance in terms of what constitutes an accessory or an appurtenance in the rail context but common practise seems to suggest that autoracks and engines may satisfy these definitions but equipment like hopper car covers may not.

The statutory definition of rolling stock does not include additional collateral descriptions one might find in typical lending documentation such as proceeds, warranties and documentation. Some legal circles have interpreted these grants of peripheral collateral as being included in the scope of Section 105 but that interpretation has not gained wide-spread acceptance.

While most current railway finance products only involve the grant of specific interests in enumerated collateral (specific fixed charges), some finance products include a charge on after-acquired property. Arguably, registration of such interests is not valid pursuant to Section 105 and resort may be had to Section 104 (see below). Because these products are rarely used, legal practice on this matter is unsettled.

For rolling stock which does not meet the CTA definition of either rolling stock, accessories or appurtenances, filings are generally made in the various provincial personal property security regimes to perfect the interests of a lender and in certain cases lessor. For the purposes of brevity, we will not provide an overview of Canadian provincial personal property regimes in these materials.

**Comparison of Canada and US Systems:** Section 105 has evolved in tandem with comparable provisions in the United States. Given the inter-continental flow of rail traffic in Canada and particularly the frequency of cross-border rail traffic between Canada and the United States, the existence of comparable regimes to assist lessors and lenders in transactions has been important. The degree to which the regimes in Canada and the U.S. are complementary has greatly assisted in the availability and cost of capital to lessees and to borrowers in the rail sector.

Curiously, the railway regulatory regimes which exist in Canada (i.e. licensing and to a lesser extent, safety) are not terribly symmetrical with the federal regime in the US. Licensing requirements, transfer and abandonment processes and major transaction notifications are quite different in the applicable Canadian regimes compared with the US.

In Canada, regulation of licensing and safety derives from jurisdiction. That is to say, if a railway is federally-regulated, it will be subject to the CTA, its licensing requirements and the safety requirements of the Railway Safety Act. If a railway is provincially-regulated, it will be subject to provincial licensing and safety regimes (though many provincial safety regimes replicate the federal regime). Determining federal or provincial regulation can be a difficult constitutional exercise, one which is largely dependant on location of railway track, historical designation and ownership structure. Determining jurisdiction is apparently not an issue in the US with the federal power occupying the field.

**Bankruptcy applicability:** Determining jurisdiction also determines the applicability or non-applicability of Sections 106 through 110 of the CTA which is the insolvency regime. These sections are reproduced at Appendix A. A federally-regulated railway may avail itself of the special CTA bankruptcy provisions; all other railways must have recourse to the Bankruptcy and Insolvency Act and the Companies' Creditors Arrangement Act, both federal statutes dealing with insolvency. Section 106 of the CTA includes special stay provisions with respect to repossession of rolling stock. Some of the legal opinions referred to above also include opinion language on the applicability or non-applicability of the CTA bankruptcy regime and the ramifications of its provisions.

Additional Provisions: It is also worth noting that Section 104 of the CTA, attached as Appendix A, both exists and is relevant in the financing of rolling stock. Section 104 permits the registration of mortgages and hypothecs issued by railway companies. Unlike Section 105 which has been interpreted in many legal circles to apply to both federally-regulated and other railways, Section 104's provisions clearly apply only to federally-regulated railways. Typically, real property mortgages are the subject matter of Section 104 filings. But, while industry practise is generally to finance railway equipment separately from the other undertakings of a railway, it is possible for financing documents, which include both rolling stock and non-rolling stock collateral, to be filed pursuant to Section 104.

Section 104 filings, which are far more infrequent than Section 105 filings, are merged into the same database as Section 105 filings and are handled by the Canadian Registrar in identical fashion. Also, when searches are conducted, results will include both Section 104 and 105 filings.

### **Unique Identification Criteria**

It remains vitally important to Canadian railroads that the North American AAR and the Universal Machine Language Equipment Register (UMLER) system of equipment identification be recognized and preserved in any future rail protocol. Rail equipment is placed in service by the operator at its discretion. There is an entirely private system in North America which is maintained to account for rail freight cars and locomotives placed in service. Any freight car or locomotive which is, or may be, interchanged between or among railroads in North America must be registered in UMLER. This registry is maintained on behalf of the AAR in Washington, D.C. and it contains various physical characteristics and operational and mechanical requirements or restrictions relating to rail equipment. Because the equipment must be registered in UMLER before it can be interchanged, this system insures that the equipment meets appropriate mechanical and safety standards and that equipment ownership information is available for the payment of car hire (equipment rental) and repair charges.

The UMLER system uses alphabetic "reporting marks", assigned by the AAR, to identify equipment owners and numeric road numbers, assigned by equipment owners, to identify individual units of rail equipment. UMLER is an established system in North America which does not rely on, and is not related to, manufacturers' identification numbers or any other designation by a government agency or registrar.

### **Utility and Cost of Lexicon**

Again, we have considered the issue of both the utility and cost of a lexicon in a very preliminary way. Given the divergent identification methodologies used globally, the rail protocol will have to be adaptable to permit searching and registration using different identification criteria. It is inconceivable that any one region would be willing to re-stencil all collateral in its territory to conform to a standardized system - the cost implications (to the railways) would be enormous. A transitional plan to harmonize identification techniques would be advisable though the transition would be lengthy (i.e. 20 years or more).

## APPENDIX A

### DIVISION III

#### FINANCIAL TRANSACTIONS OF RAILWAY COMPANIES -- ss. 104 to 110

##### Mortgages and Hypothecs

[1999, c. 31, s. 37] -- s. 104

Deposit and notice of mortgage or hypothec -- s. 104(1)

##### History

104. (1) A mortgage or hypothec issued by a railway company, or an assignment or other document affecting the mortgage or hypothec, may be deposited in the office of the Registrar General of Canada, and notice of the deposit must be published in the Canada Gazette without delay.

Other filing, deposit or registration not necessary -- s. 104(2)

(2) The mortgage or hypothec, assignment or other document need not be deposited, registered or filed under any other law or statute respecting real or personal property if it has been deposited and a notice has been published in accordance with subsection (1).

1999, c. 31, s. 38.

Documents Dealing with Rolling Stock -- s. 105

Deposit of documents -- s. 105(1)

105. (1) A document, or a copy or summary of a document, evidencing any of the following transactions may be deposited in the office of the Registrar General of Canada:

(a) a lease, sale, conditional sale, mortgage, hypothec, bailment or security agreement relating to rolling stock or any accessories or appurtenances relating thereto; and

(b) an amendment, assignment or discharge of a document mentioned in paragraph (a).

Contents of summary -- s. 105(2)

(2) A summary of a document must include any information that the Governor in Council may prescribe by regulation.

Effect of deposit -- s. 105(3)

(3) Once the deposit is made, the document need not be deposited, registered or filed under any other law or statute respecting real or personal property, and the document is valid against all persons.

Notice of deposit -- s. 105(4)

(4) Notice of the deposit must be published in the Canada Gazette without delay.

Insolvent Railway Companies -- ss. 106 to 110

Scheme may be filed in Federal Court -- s. 106(1)

106. (1) If a railway company is insolvent, the directors may prepare a scheme of arrangement between the company and its creditors and may file it in the Federal Court.

May affect shareholders and capital -- s. 106(2)

(2) The scheme may include provisions for settling and defining any rights of shareholders of the railway company as among themselves and for raising additional share and loan capital, if necessary.

Documents to be filed -- s. 106(3)

(3) There must be filed with the scheme

(a) a declaration in writing to the effect that the railway company is unable to meet its engagements with its creditors; and

(b) an affidavit made by the president and directors of the company, or by a majority of them, that the declaration is true to the best of their knowledge.

Federal Court may restrain action -- s. 106(4)

(4) After the scheme is filed, the Federal Court may, on the application of the railway company, restrain any action against the company on any terms that the Federal Court considers appropriate.

Limitation -- s. 106(5)

(5) No order of the Federal Court or any other court restraining action against the railway company affects the right of any person to take possession of the rolling stock of the company as a creditor under a security agreement, bailment, mortgage or hypothec or as a lessor or conditional vendor, whether as trustee or otherwise, unless

(a) within 60 days after filing the scheme of arrangement, or any extended period to which the person may agree, the railway company agrees to perform all its obligations under the security agreement, bailment, mortgage, hypothec, lease or conditional sale agreement; and

(b) any event that occurred before or after the scheme was filed and that constitutes a default under the security agreement, bailment, mortgage, hypothec, lease or conditional sale agreement is cured before the later of

(i) 30 days after the event, and

(ii) the end of the period mentioned in paragraph (a).

Extension of 60 day period -- s. 106(6)

(6) An extension of the 60 day period under paragraph (5)(a) does not prejudice the right to take possession of the rolling stock.

Assent to scheme -- s. 107(1)

107. (1) The scheme is assented to when it is both assented to by the ordinary shareholders of the railway company at a special meeting called for that purpose and assented to in writing by three quarters in value of the holders of

(a) mortgages, hypothecs, bonds and debenture stock of the company;

(b) any rent charge, or other payment, charged on the receipts of or payable by the company in consideration of the purchase of the railway of another company; and

(c) each class of guaranteed or preferred shares of the company.

Assent of lessor -- s. 107(2)

(2) If the railway company leases a railway from another company, the scheme is assented to by the other company when it is assented to

(a) by the ordinary shareholders of the other company at a special meeting called for that purpose; and

(b) in writing by three quarters in value of the holders of mortgages, hypothecs, bonds and debenture stock of the other company and each class of guaranteed or preferred shares of that company.

No assent required from class not interested -- s. 107(3)

(3) Assent to the scheme is not required by a class of holders mentioned in subsection (1) or another company mentioned in subsection (2) if the scheme does not prejudicially affect any right or interest of that class or company.

Application for confirmation of scheme -- s. 108(1)

108. (1) The directors of the railway company may apply to the Federal Court for confirmation of the scheme if, at any time within three months after the scheme is filed, or within any extended time that the Federal Court may allow, the directors consider the scheme to be assented to in accordance with section 107.

Notice of application -- s. 108(2)

(2) Notice of the application must be published in the Canada Gazette.

Confirmation of Federal Court -- s. 108(3)

(3) The Federal Court, after hearing the directors and any other persons whom it considers entitled to be heard on the application, may confirm the scheme, if it is satisfied that

(a) the scheme has been assented to in accordance with section 107 within the period mentioned in subsection (1); and

(b) no sufficient objection to the scheme has been established.

Registration in Federal Court -- s. 108(4)

(4) When the scheme is confirmed, it shall be registered in the Federal Court, and from then on it is binding on the company and all persons.

Notice -- s. 108(5)

(5) Notice of the confirmation and registration of the scheme must be published in the Canada Gazette.

Rules of practice -- s. 109

109. The judges of the Federal Court may, with the approval of the Governor in Council, make general rules governing the practice and procedure of the Court under sections 106 to 108.

Copies of the scheme to be kept for sale -- s. 110

110. The railway company shall keep at its principal or head office printed copies of the scheme when confirmed and registered, and shall provide a copy to any person who requests one and pays a fee not exceeding the cost of making the copy.

## APPENDIX B

### PROCEDURES PURSUANT TO SECTIONS 104 AND 105 OF THE *CANADA TRANSPORTATION ACT* OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL OF CANADA

#### PART I

##### Introduction

[1.01] These procedures are intended for use by corporations, railway companies, law firms and other professional advisors who make deposits pursuant to sections 104 and 105 of the *Canada Transportation Act* (referred to throughout this document as the CTA) with the Office of the Registrar General of Canada (referred to throughout this document as the Registrar). Section 104 of the CTA allows for the registration of mortgages and hypothecs. Section 105 of the CTA allows for registration of certain contracts respecting rolling stock.

[1.02] The issues raised in this document are procedures only. Unless otherwise indicated, they do not have the force of law. In issuing these procedures, the Registrar does not express any legal opinions or offer any definitive clarifications in respect of the legislation. Because of the brevity of the statutory regime and the relative lack of regulatory guidance, individuals using the CTA deposit systems frequently request certain information and ask various questions of the Registrar's staff. As a result, these procedures have been formulated to both assist in ease of filing and, in the interests of fairness, to ensure the consistent application of rules and procedures by the Registrar's staff. **Notwithstanding the existence of these procedures, individuals using the deposit systems are welcome to contact the Registrar's staff directly at any time.**

#### PART II - STATUTORY REFERENCES

##### Section 104 of the CTA

[2.01] Section 104 of the CTA deals with deposits of mortgages, hypothecs, assignments and other instruments relating thereto. The section reads as follows:

(1) A mortgage or hypothec issued by a railway company, or an assignment or other document affecting the mortgage or hypothec, may be deposited in the Office of the Registrar General of Canada, and notice of the deposit must be published in the *Canada Gazette* without delay.

(2) The mortgage or hypothec, assignment or other document need not be deposited, registered or filed under any other law or statute respecting real or personal property if it has been deposited and a notice has been published in accordance with subsection (1).

##### Section 105 of the CTA

[2.02] Section 105 of the CTA allows for registration of certain contracts respecting rolling stock. It reads as follows:

(1) A document, or a copy of a summary of a document, evidencing any of the following transactions may be deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

(a) a lease, sale, conditional sale, mortgage, hypothec, bailment or security agreement relating to rolling stock or any accessories or appurtenances relating thereto; and

(b) an amendment, assignment or discharge of a document mentioned in paragraph (a).

(2) A summary of a document must include any information that the Governor in Council may prescribe by regulation.

(3) Once the deposit is made, the document need not be deposited, registered or filed under any other law or statute respecting real or personal property, and the document is valid against all persons.

(4) Notice of the deposit must be published in the *Canada Gazette* without delay.

### **PART III - PROCEDURES FOR FILING OF DEPOSITS UNDER BOTH SECTIONS 104 AND 105 OF THE CTA**

#### **The Registrar's Office**

**[3.01]** Deposits made under sections 104 and 105 of the CTA are currently made with the Registrar. The Minister of Industry, has, by statute, been designated as the Registrar. The functions of the Registrar are currently carried out by the Corporations Directorate of Industry Canada. Enquiries and appointments can be made by contacting the Registrar's Office at the following numbers:

**Appointments:** (613) 941-9489

**Manager:** (613) 941-9053

Enquiries may also be directed generally to the Corporations Directorate at (613) 941-4550 where no members of the Registrar's staff are available.

**[3.02]** Registration may be effected in person, by courier, by mail or by fax, in accordance with section 3.04 of these Procedures, provided the original document is received within five business days thereafter. It is to be noted that although the deposit date will correspond with the date the Registrar receives the fax and a faxed copy will be temporarily accepted, the Registrar encourages the avoidance of faxing documents where possible and particularly where the length of the documents may make the process burdensome. Deposits cannot be filed electronically at the present time.

[3.03] Documents for registration may be directed to the attention of:

Registrar General of Canada  
c/o Corporations Directorate, Industry Canada  
10<sup>th</sup> Floor, Jean Edmonds Towers South  
365 Laurier Avenue West  
Ottawa, Ontario K1A 0C8

Attention: Jacqueline Gravelle, Manager

### **Manner of Registration**

[3.04] The Corporations Directorate's Reception is open between 7:30 AM and 5:00 PM. The Registrar's office is open to accept deposits between the hours of 8:00 AM to 4:00 PM and is open for the purpose of searches, by appointment, between the hours of 9:00 AM to 4:00 PM. Each document presented for deposit under either section 104 or 105 of the CTA will be given a time and date of deposit. Documents delivered by courier, or by mail will be deemed to be deposited on the date and time of actual receipt in the Registrar's Office (which will likely be later than the date of receipt by Industry Canada). **Documents registered in person between 4:00 PM and 5:00 PM will be deemed deposited on the following working day.** Therefore, to ensure a specific time and date of deposit, it is important that an appointment is made with Registration staff to hand deliver the document directly to the Registrar's Office on the 10th Floor between 8:00 AM and 4:00 PM.

### **Letter of Transmittal**

[3.05] Every document or batch of documents presented for registration shall be accompanied by a letter of transmittal addressed to the Registrar indicating under which section, either section 104 or 105 of the CTA, the documents are to be registered. Filings which either lack a letter of transmittal or include a letter of transmittal which does not clearly indicate the precise section under which the documents are to be registered, will be considered deficient. Beyond the requirement to indicate the relevant statutory section, the form of letter of transmittal is not prescribed.

### **Proof of Filing**

[3.06] Proof of filing of documents under sections 104 or 105 of the CTA may take two forms, a preliminary confirmation and an acknowledgement letter. In the case of deposits effected by hand, the bearer of the document will deliver the document for deposit along with the letter of transmittal to the Registrar's staff as indicated in paragraph 3.04 of these Procedures. At the time of deposit, a notation will be made manually on the letter of transmittal indicating the time and date of filing of each document and including the initials of the Registrar's staff who accepted the deposit. A photocopy of the letter of transmittal (referred to as a preliminary confirmation) will then be immediately returned to the individual making the deposit.

[3.07] Where documents are deposited by mail, by courier or by facsimile transmission, a preliminary confirmation will not be sent to the individual mailing the deposit.

[3.08] In the case of deposits made either by hand, by mail, by courier or by facsimile transmission, the Registrar will issue a letter (referred to as an acknowledgement letter) by regular mail to the party which signed the letter of transmittal approximately **five working days following the date of filing**. This five-day period is exclusive of time the document may spend in the post. Included with such

acknowledgement letter will be duplicate stamped copies of the deposited documents bearing the stamp of the Registrar on each page which has a signature. Filers who have a regularly scheduled courier pick-up with the Corporations Directorate may request that their acknowledgement letter be left in the courier system. Filers who do not have such service will receive their acknowledgement letter by regular mail.

[3.09] The acknowledgement letter will recite the documents deposited including the names of each of the deposits, the parties thereto, the section of the CTA under which the deposit was made, the effective dates of each of the deposits, the date of registration of each deposit as well as confirmation of payment of the filing fee, in accordance with section 3.14 of these Procedures.

[3.10] Any errors in the contents of the acknowledgement letter should be brought to the attention of the Registrar immediately on receipt of same by the filer.

### **Effective Date**

[3.11] Subject to the provisions of this paragraph, documents presented for deposition may bear any effective date. The Registrar requests that the effective date be **clearly stated** in the first paragraph of every document presented for deposition or otherwise on the face of the document. Documents which bear an effective date after the date of delivery to the Registrar will be accepted for registration, subject to section 3.12.

### **Execution Date**

[3.12] Documents deposited under sections 104 or 105 of the CTA are not subject to any timing restrictions and will therefore be accepted for deposit at any time **following** execution. No deposit will be accepted for registration before it has been properly executed.

### **Attestations**

[3.13] Documents deposited under sections 104 and 105 of the CTA are frequently accompanied by acknowledgements, attestations or affidavits of execution. These attestations have resulted, in part, because of historical practice and, in part, because of a long-standing requirement of the Surface Transportation Board (successor to the Interstate Commerce Commission) in the United States for a certificate of a notary public confirming signature of documents deposited under section 11301 of Title 49 of the United States Code, the American equivalent of section 105 of the CTA. No requirements exist under either section 104 or 105 of the CTA in respect of notarial acknowledgements, attestations or affidavits of execution and no similar requirements exist in the regulations. As a result, no document will be rejected by the Registrar where an acknowledgement, attestation or affidavit is lacking.

### **Filing Fees**

[3.14] The filing fee for a deposit is \$100 for each primary document and \$35 for each secondary document filed at the same time.<sup>1</sup> Secondary documents which are filed at a time or date subsequent to the primary document will be subject to a \$100 filing fee. Where multiple secondary documents are filed on a subsequent date, the first secondary document will have a filing fee of \$100 with all subsequent

---

<sup>1</sup> A primary document is the first of a series of documents involved in a transaction or a relationship. A secondary document is either a document which is related to the primary document because it is part of the same transaction or because it is an amendment, assignment, release or discharge of same.

secondary documents filed that day subject to a \$35 fee. All letters of transmittal should clearly state whether documents are primary or secondary in nature to ensure that proper fees are charged.

**[3.15]** Where filing fees are to be debited to a particular deposit account currently with Industry Canada, clear mention should be made of this in the letter of transmittal. Where no such deposit account exists or where no mention is made of same, all documents presented for registration pursuant to either section 104 or 105 of the CTA must be accompanied by a cheque, certified or uncertified, or money order in the precise amount of the filing fees in Canadian dollars payable to the order of the Receiver General for Canada. Alternatively, the Registrar will accept VISA or MASTERCARD. If this method of payment is used, please provide the name of the credit card holder, credit card number and its expiry date.

**[3.16]** Where a party filing documents under either section 104 or 105 of the CTA wishes to have more than one copy of a deposit receipted and stamped, the charge for each additional stamped document, beyond the duplicate, will be \$35.

### **Publication**

**[3.17]** The Registrar does not arrange for publication of the deposit in the *Canada Gazette*. This is the responsibility of the depositor. For publication purposes, you may contact:

*Canada Gazette*  
Canada Communications Group  
350 Albert Street, 5<sup>th</sup> Floor.  
Ottawa, Ontario K1A 0S5  
Tel: (613) 991-1215

The Registrar will occasionally conduct random audits of the *Canada Gazette* to ensure that the required publications have been done. If publication has not been done, the Registrar will send a letter reminding the depositor of the requirements of the Act concerning the publication of the deposit. Notwithstanding the foregoing, it is the sole responsibility of the depositor to ensure publication.

### **Registration Copies**

**[3.18]** The Registrar asks that deposits under either section 104 or 105 of the CTA be made in duplicate. In the case of section 105 of the CTA, the statute allows the deposits to be photocopies. As a courtesy, the Registrar has in the past asked, and will continue to ask, that at least one copy of each document presented for deposit under section 105 of the CTA be an original; the duplicate may, however, be a copy. The original will be scanned by the Registrar. Following scanning into the Registrar's automated system, the original will be kept by National Archives of Canada. The original will not be copied and returned to the client. However, the duplicate will be receipted and returned to the filer. Deposits under section 105 of the CTA of photocopies with no accompanying originals will be accepted but are discouraged. Where only one copy of a document is presented for registration under section 105 of the CTA, an acknowledgement letter (defined in section 3.08 of these Procedures) prepared by the Registrar, including a summary of the document deposited and its date and time of deposit, will be provided free of charge.

**[3.19]** Section 104 of the CTA deposits should be in duplicate and should include at least one originally executed counterpart of each deposit. The original copy will be scanned by the Registrar. The original will be kept by National Archives of Canada. The duplicate will be receipted and returned to the filer. Where only one copy of a document is presented for registration under section 104 of the CTA, an

acknowledgement letter prepared by the Registrar, including a summary of the document deposited and its date and time of deposit, will be provided free of charge. The original will not be copied and returned to the filer, therefore, it is important that the deposits are provided in duplicate.

**[3.20]** The Registrar does not prescribe the format of documentation for deposit including the type, quality or size of paper on which a deposit is printed, provided that all documents presented for deposit are legible and suitable for scanning by an optical character reader. Because the scanning equipment used to read documents into the Registrar's database is unable to recognize hand-writing, all documents, with the exception of executions, must be typewritten. Documents presented for deposit with an undue amount of hand-writing will be considered deficient.

### **File Maintenance**

**[3.21]** Deposits under section 104 and section 105 of the CTA will be permanently maintained in the Registrar's database, even where a letter of transmittal or a deposit itself expressly indicates such deposit has a fixed term and/or where a discharge or release of a deposit is subsequently filed in respect of such deposit. Furthermore, the registrar will not entertain any requests to remove a deposit from the system.

### **Memoranda or Summary Filings**

**[3.22]** In respect of section 104 filings, the full text of the mortgage, hypothec, assignment or related document must be filed with the Registrar.

**[3.23]** Subsection 105(2) of the CTA allows a summary(also referred to as a memorandum) of a document to be filed in place of the actual document or a copy thereof. The contents of the summary or memorandum are to be prescribed by regulation though, at the time of writing hereof, no regulations have yet been passed.

**[3.24]** Until the regulations are passed, for clients who choose this manner of filing, the Registrar suggests that a memorandum or summary filing cover the following points:

- (i) the effective date of the memorandum or summary is clearly visible on the face of the memorandum or summary,
- (ii) the nature of the document in reference to the criteria set out in section 105 of the CTA is explained (the memorandum or summary should therefore indicate whether the original document evidenced a lease, a sale, a conditional sale, a mortgage, a bailment or an amendment, assignment or discharge of one of these interests),
- (iii) the memorandum or summary is referred to using the name of the original document (for example, a memorandum evidencing Lease Assignment Trust-ABC must be entitled, Memorandum of Lease Assignment Trust-ABC"),
- (iv) the memorandum or summary properly identifies all the parties to the document it summarizes,
- (v) the effective date of the document which is summarized by the memorandum or summary is clearly stated in the body of the memorandum or summary,
- (vi) collateral descriptions in the original document are expressly repeated in the memorandum or summary,
- (vii) any other documents on deposit with the Registrar to which the memorandum or summary refers are clearly identified by time and date of deposit,
- (viii) the memorandum or summary clearly refers to the terms of the document and incorporates the terms thereof by reference,

- (ix) the memorandum or summary is properly executed by all parties to such document.

All parties conducting filings should ensure their own compliance with these provisions. The Registrar's review of memorandum or summary filings will not include a review of these items though a memorandum or summary filing lacking these items will be considered deficient.

**[3.25]** The date of execution of a memorandum or summary filing does not have to be the same as the effective date or the date of execution of the document which it summarizes. Memorandum or summary filings are often executed in advance of the execution of the documents they summarize. This practice is acceptable to the Registrar when the memorandum or summary filing refers specifically to the document it summarizes by date.

### **Collateral Descriptions**

**[3.26]** All documents presented for deposit must clearly describe the general collateral in respect of a section 104 of the CTA filing or the rolling stock in respect of a section 105 of the CTA filing. Secondary documents filed under either section which do not either enumerate rolling stock or recite the collateral must clearly refer back to the collateral or rolling stock listed in the primary document and identify such document by effective date, date of deposit and names of the parties.

### **Intentional Deletion of Information**

**[3.27]** Because section 105 of the CTA requires deposit of evidence only, information may be deleted from deposits made thereunder provided the information which is deleted is replaced by the words, Intentionally Deleted or words to a similar effect. Deposits made under section 104 of the CTA must include full texts of the document.

### **Review and Deficiencies**

**[3.28]** No preliminary review of documents presented for deposit will be conducted prior to release of the preliminary confirmation described in paragraph 3.06. The Registrar will review all documents for certain formal requirements prior to release of the acknowledgement letter described in paragraph 3.08. These formal requirements which the Registrar reviews are as follows:

- (i) execution by all parties;
- (ii) clear evidence of effective date of document on face of document;
- (iii) clear description of collateral or rolling stock; and
- (iv) clear instruction in letter of transmittal to deposit under either section 104 or 105 of the CTA. The Registrar will briefly review the information to ensure it is filed under the appropriate section.

**[3.29]** Documents which do not comply with the statutory requirements or these procedures will be rejected, notwithstanding the preliminary confirmation. As a courtesy, the Registrar will contact the party who signed the letter of transmittal by telephone to advise them of any deficiency. If the deficiency can be explained or remedied, the Registrar, again as a courtesy, will maintain the documents provided such deficiency is remedied within 5 business days. Upon correction of the deficiency, the documents will be deemed to be deposited on the date and time originally deposited.

**[3.30]** All decisions of the Registrar are final. Parties who wish to appeal a decision of the Registrar should submit their comments in writing to the Deputy Minister or the Minister of Industry at 235 Queen

Street, Ottawa, Ontario K1A 0C8. Prior to formally appealing a decision of the Registrar, you may wish to have the matter reviewed by the Director General of the Corporations Directorate by writing to:

Industry Canada  
9<sup>th</sup> Floor, Jean Edmonds Towers South  
365 Laurier Avenue West  
Ottawa, Ontario K1A 0C8

## **PART IV - PROCEDURES FOR SEARCHING**

### **Searches**

[4.01] Because the deposit system under both sections 104 and 105 of the CTA is intended to provide notice to interested parties, searches are often conducted to review deposits. All interested parties must conduct their own searches and no telephone or other verbal confirmations of deposits will be provided by the Registrar. The most common searches are those conducted under section 105 of the CTA involving particular rolling stock and under section 104 of the CTA involving current or former railway lands. The Registrar General does not warrant the legal validity of any deposit made thereunder.

### **File Maintenance**

[4.02] The Registrar no longer keeps hard copy files of deposits for public searching. An automation initiative has recently been completed and is more fully described in section 4.07.

[4.03] While the Registrar's staff is always available to answer questions and assist users of the deposit system, searches under sections 104 and 105 of the CTA must be conducted by third parties. The Registrar's staff will not conduct any searches, subsearches or file enquiries.

[4.04] It is to be noted that since the Registrar does not guarantee title, it would be inappropriate for the Registrar to remove a record of deposit from the system.

### **Scheduling Searches**

[4.05] Searches may be conducted by calling (613) 941-9046 to schedule an appointment.

### **Reliance on Searches**

[4.06] The Registrar does not warrant the accuracy or completeness of the deposit system. As a result, searches are conducted at the risk of the user and no insurance or compensation scheme is maintained in respect of damages occasioned by reliance on such searches. All users of the deposit system are deemed to use the system at their own risk and are further deemed to waive any claims or other rights of action they may have in respect of reliance on such system. Every individual conducting a search is subject to the following express warning:

INDIVIDUALS WHO USE THE DEPOSIT SYSTEM MAINTAINED BY THE REGISTRAR GENERAL PURSUANT TO SECTION 104 AND SECTION 105 OF THE *CANADA TRANSPORTATION ACT* DO SO AT THEIR OWN RISK. THE SAID DEPOSIT SYSTEM IS NOT PROTECTED BY ANY INSURANCE OR COMPENSATION SCHEME AND THE REGISTRAR DISCLAIMS ALL RESPONSIBILITY FOR INCONVENIENCE OR DAMAGES ARISING FROM

RELIANCE ON THE SYSTEM BY ANY MEMBER OF THE PUBLIC WHETHER OR NOT SUCH INCONVENIENCE OR DAMAGE WAS CAUSED BY THE NEGLIGENCE OF THE REGISTRAR OR ANY EMPLOYEES THEREOF.

### Searching Successor Companies

[4.07] The records maintained by the Registrar have not been merged to reflect various amalgamations of railway companies and other transactions involving successors in title and changes of corporate name. As a result, where a party, whether it be a company or railway company, has amalgamated or another corporate transaction has occurred and a name change results, parties conducting searches may consider searching the files of all predecessor companies and/or former corporate names of any existing companies.

### Automation Initiative

[4.08] The deposit systems have recently been transformed from manual file systems organized by railway company name and year of registration into a computer database date organized and accessed by various fields.<sup>2</sup> The recent automation initiative involved the scanning of existing deposits. All searches are now computer searches of the database. A comprehensive user manual is available to all individuals conducting searches. A log of documents received by Registration staff but not yet scanned into the system is maintained by the Registrar. Once a document is scanned, no access to the paper files will be permitted at any time.

[4.09] Two computer terminals are available to conduct searches of the computer database. As a result, appointments must be made in advance of searching to ensure the availability of these terminals.

### Charges

[4.10] No charge currently exists for conducting searches under either section 104 or section 105 of the CTA. A charge of \$1 per page or \$10 per document will be required if photocopies are needed by the individual conducting a search.

## **PART V - COMMONLY-ASKED QUESTIONS**

[5.01] Because of the brevity of the statutory language and the lack of comprehensive regulations pursuant to sections 104 and 105 of the CTA, users of sections 104 and 105 of the CTA deposit systems have historically been faced with much uncertainty. The following is a collection of commonly-asked questions put to the Registrar's staff. It is hoped that the clarification, albeit limited, provided in these Procedures, will offer some assistance to users of the systems. **However, these Procedures do not have the force of law and the Registrar does not express any legal opinions or offer any definitive clarifications in respect of the legislation.**

### **Does registration of a document under section 104 or section 105 of the CTA ensure the validity of such a document under the relevant section?**

---

<sup>2</sup> These fields are summarized in a document header/banner and include (i) document key, (ii) comments, (iii) document title, (iv) document date (v) date and time of deposit, (vi) legislative reference, (vii) document parties.

[5.02] By accepting a deposit under section 104 or section 105 of the CTA, the Registrar does not provide any opinion on the substantive validity of such document. As a result, acceptance and registration by the Registrar of a document pursuant to section 104 of the CTA does not ensure that it is a mortgage or hypothec for the purposes of the statute.<sup>3</sup> Similarly, acceptance and registration of a deposit under section 105 of the CTA does not ensure that the instrument evidences a lease, sale, conditional sale, mortgage, hypothec, bailment or security agreement relating to rolling stock. The Registrar simply reviews the formal elements of a deposit and, once these formal elements have all been satisfied, accepts the document for registration.

### **What is the difference between a section 104 filing and a section 105 filing under the CTA?**

[5.03] Section 104 of the CTA allows for the registration of mortgages, hypothecs or other related documents. By contrast, section 105 of the CTA refers not to a document but to a type of transaction, namely a lease, sale, conditional sale, mortgage, hypothec, bailment or security agreement relating to rolling stock. It is requested that all letters of transmittal clearly direct the Registrar to deposit the documents under a particular section.

### **Does registration under section 104 or section 105 of the CTA, as the case may be, alleviate the need for provincial registration?**

[5.04] Registration pursuant to section 104 of the CTA and section 105 of the CTA as the case may be appears to make registration at the provincial level unnecessary.<sup>4</sup> The language of both sections has included similar language apparently obviating the need for provincial filing since their early forms. Filing exclusively at the federal level is entirely at the discretion of the user.

### **Does registration under sections 104 or 105 of the CTA establish a priorities system?**

[5.05] The Registrar is unable to express any legal opinion on this point. Notable, however, is the difference in language between section 104 of the CTA, which is silent in respect of third parties and section 105 of the CTA, which indicates that, on due execution and deposit, documents deposited thereunder are valid against all persons.

### **Is the nature of the deposit system a title system or a notice system?**

[5.06] It appears from the language of section 104 of the CTA that the deposit system maintained thereunder is not intended to be a title system but rather a system providing notice to third parties in respect of mortgages and hypothecs. No scope appears to be provided in the legislation for registering documents of title. In respect of section 105 of the CTA, however, the statutory reference appears to contemplate registrations in respect of title including instruments evidencing sales and conditional sales.

---

<sup>3</sup> Arguments have been made that the publication (in the *Canada Gazette*) without delay under section 104 of the CTA is a prerequisite to the essential validity of a mortgage deed or hypothec.

<sup>4</sup> Consider the comments in *The Canadian Railway Act, 1919* by Angus MacMurchy and John Spence (Toronto: Canada Law Book Company, Limited, 1922) at p. 160:

AThis [section 138, now embodied in section 104 of the CTA] and the preceding section [now also part of section 104 of the CTA] are no doubt intended to provide a uniform method of registration for all mortgages of the real or personal property of railways which are subject to the jurisdiction of the Federal Government in place of the diverse laws upon that subject which exist in each of the provinces.@

Notably, the language in section 105 of the CTA referring to a sale or mortgage was introduced into the statute in amendments in 1980 presumably to bring the statute more closely in line with the provisions of the *Interstate Commerce Act*, but the Registrar notes that the filing system does not provide an index or other features of a title system.

**If a document is registered pursuant to the *Interstate Commerce Act*, does it also have to be filed under section 105 of the CTA?**

[5.07] Yes. Section 11301 of Title 49 of the United States Code (formerly section 20c of the *Interstate Commerce Act*) is the American parallel of section 105 of the CTA. The Registrar understands that the American statute gives effect to deposits made under the CTA, but the CTA does not have a reciprocal provision. The Registrar is, however, mindful of the provisions for filing under the American system, and the Registrar's procedures permit deposit of memoranda and summaries consistent with practice under that system.

**What does the definition of rolling stock include?**

[5.08] Rolling stock is defined in section 6 of the CTA:

rolling stock includes a locomotive, engine, motor car, tender  
snow plough, flanger and any car or railway equipment that is  
designed for movement on its wheels on the rails of a railway.

For the purposes of a section 105 filing under the CTA, the Registrar points out the language or any accessories or appurtenances related thereto following the reference to rolling stock in section 105 of the CTA.

**Does an index system exist in respect of section 105 of the CTA deposits similar to that maintained by the Surface Transportation Board in the United States?**

[5.09] The automated database does not provide an index such as exists pursuant to the *Interstate Commerce Act*. Documents are simply scanned into the system and searching is conducted based on fields. Documents, including primary documents and secondary documents, are not cross-referenced even if they are filed as a batch on the same day. Letters of transmittal are not scanned into the database. Where documents are filed and relate to documentation filed on a previous date, the Registrar will, based on instructions in a letter of transmittal, make a notation in the comments fields of each document header/banner cross-referencing the document back to a pre-existing document in the system where the precise document number of that deposit is specified by the client in the letter of transmittal.

**Does deposit under the CTA ensure creditors the same kind of protection as under the US Bankruptcy Code?**

[5.10] The insolvency provisions relating to railway companies are set out in sections 106 through 110 of the CTA. Sections 106(5) and 106(6) of the CTA address the rights of parties with interests in rolling stock.

**Must publication in the *Canada Gazette* be completed before a filing under either section 104 or section 105 of the CTA is valid under the statute?**

[5.11] The Registrar expresses no legal opinion on this matter. Publication in the *Canada Gazette* is effected by the party or agent of the party having made the deposit.

**Will the Registrar, on request, provide a letter or report to provincial land registry authorities in respect of outstanding registrations under section 104 of the CTA?**

[5.12] The Registrar's staff will not conduct any searches, subsearches or file enquiries and, as a result, is unable to provide any information, whether certified or uncertified, to provincial real or personal property registries or any other person.

**ATTACHMENT E**  
**ANNEXE E**

**RAIL EQUIPMENT LIEN REGISTRY SYSTEM**  
**AT THE SURFACE TRANSPORTATION BOARD**

Rail Registry Task Force Meeting – Rome, March 2002

The Rail Equipment Lien (“recordation”) Registry database system was developed in 1999 by the Surface Transportation Board (STB), an operating administration of the U.S. Department of Transportation. The database contains all liens submitted to the STB for recording since November 1999. It now holds more than 3,000 records, consisting of indexing information and the corresponding imaged lien documents. In addition to processing new records, the STB currently is scanning and indexing recordations filed with the Board and its predecessor agency, the Interstate Commerce Commission, prior to November 1999.

The system was developed to address problems inherent with storing paper records, including space constraints and the risks of damage or loss. An electronic, on-line system was sought to save space, maintain the integrity of the records and, as an additional benefit, provide on-line search capability to the public.

The STB system was created in-house, using the Lotus Notes/Domino platform. Lotus Notes was chosen as a developmental tool because of its ease in placing data on the Internet. The information that appears on the STB Internet web site changes constantly as new records are added throughout the day.

Recordation records are displayed at the STB website, [WWW.STB.DOT.GOV](http://WWW.STB.DOT.GOV). Users first choose between one of three ways to view (sort) the records: by filing date, by recordation number, or by party name. For example, the view displayed below shows recordation records by filing date, with additional indexing information displayed to the right of the recordation number. Within each view, users may select search criteria to assist in finding individual records. Records may be viewed by clicking on the highlighted link. Users cannot search the text contained within any lien document itself because there is no text file; users can search only on the index information entered by STB staff which includes the recordation numbers and party names, as required by statute.

SURFACE TRANSPORTATION BOARD Rail Recordations by Filing Date					
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rail Recordations</li> <li>○ <a href="#">By Party Name</a></li> <li>○ <a href="#">By Filing Date</a></li> <li>○ <a href="#">By Recordation Number</a></li> </ul>		Search for the following word(s): <input type="text"/> <input type="button" value="Search"/> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">Advanced Search</a></li> <li>○ <a href="#">Click here for Help Searching</a></li> </ul>			
<a href="#">Home Page</a> / <a href="#">Previous Page</a> / <a href="#">Next Page</a> / <a href="#">Expand List</a> / <a href="#">Collapse List</a>					
◆	No.	Party	Description	HAC Type	Filing Date/Time
▼	2002				
▼	March				
▼	03/15/2002				
	<a href="#">23903</a>	<a href="#">Allfirst Bank (f/k/a The First National Bank of Maryland) / Bombardier Capital Rail Inc</a>	50 covered hopper railcars within the series NRLX 055001 - NRLX 055097 not inclusive. For specific car numbers see document.	Memorandum of Schedule No. 10 to the Master Railcar Lease Agreement	03/15/2002 12:08 PM
	<a href="#">23903 A</a>	<a href="#">Allfirst Bank (f/k/a The First National Bank of Maryland) / Bombardier Capital Rail Inc</a>	50 covered hopper railcars within the series NRLX 055001 - NRLX 055097 not inclusive. For specific car numbers see document.	Bill of Sale	03/15/2002 12:16 PM
	<a href="#">23902</a>	<a href="#">GATX Financial Corporation / GATX Rail Corporation</a>	There is no equipment associated with this filing.	Notice of Merger	03/15/2002 12:04 PM
	<a href="#">23842 B</a>	<a href="#">Flex Leasing I LLC / RailTex, Inc.</a>	Seventy-nine (79) flatcars, LW62121-62199.	Supplement	03/15/2002 11:17 AM
	<a href="#">23204 HHH</a>	<a href="#">Allfirst Bank / Norfolk Southern Railway Company</a>	3 locomotives NS 5530, 5531, and 5532.	Memorandum of Lease	03/15/2002 12:02 PM
	<a href="#">23204 GGG</a>	<a href="#">Norfolk Southern Railway Company / Allfirst Bank</a>	3 locomotives NS 5530, 5531, and 5532.	Bill of Sale	03/15/2002 11:59 AM
	<a href="#">23204 FFF</a>	<a href="#">First Union Rail Corporation / Allfirst Bank</a>	3 locomotives NS 5530, 5531, and 5532.	Memorandum of Partial Assignment	03/15/2002 11:56 AM
<a href="#">Home Page</a> / <a href="#">Previous Page</a> / <a href="#">Next Page</a> / <a href="#">Expand List</a> / <a href="#">Collapse List</a>					

Figure 1 - Recordations sorted by most recent date

Electronic records of rail equipment liens are created each time a recordation is filed. The accompanying figure shows the major fields required to index a new recordation. The filing date and time are automatically entered onto the new record. A new sequential number is assigned if a new primary recordation is filed. Supplemental records pertaining to previously filed documents bear the same recordation number as the primary document plus, as a suffix, the next available letter in the alphabet. All other data are entered manually. The STB does not currently accept electronic filings.

Surface Transportation Board			
Recordation	23894	Document Date	01/11/2002
Filing Date/Time	03/11/2002 04:31 PM	Type	Chattel Mortgage and Commercial Security Agreement
Have Parties Identified Hereafter Acquired Clause (No/Yes):	No		
Equipment Description	1974 EMD GP38-2 locomotive, road number VTR 202 AKA Champlain Flyer 202		
Document Image			
 - 23894.pdf		Size: 1.1 MB. Estimated download time at 28.8 Kb is 6 minutes.	
	Borrower	Grantor	Submitter
Name of Individual Company	Railway Services Inc	Vermont Railway Inc	Larry Mackinnon
Address City, State, Zip	One Railway Lane, Burlington, VT 05401	1 Railway Lane, Burlington VT 05401	Two Burlington Square, Burlington, VT 05401
	Lender		
Company	Chittenden Trust Company		
Address City, State, Zip	dba Chittenden Bank, Two Burlington Square, Burlington VT 05401		

**Figure 2 - Typical completed recordation record**

For entering names into the index, the system maintains a list of previously entered party names (borrowers and lenders) and submitter names (persons who submit the required transmittal letter). Data entry clerks first check the list of available party names and addresses for a match to an already saved name and address. If found, the clerk checks the name to autofill the name and address fields. If there is no existing match for the party name and address, the name and address are added to the database and saved for future use. The remainder of the record fields are filled based on information contained within the transmittal letter, which is based on information in the lien document. Error checking within the record ensures the record cannot be processed with blank fields. As a security feature, the date, the name of data entry clerk and the processing status of the record are embedded at the bottom of each record.

New recordation index records are viewable on-line within minutes of their creation. Images of the lien document itself are available on-line a short time later, usually on the same work day. All documents are scanned using an imaging system called TurboScan. An Adobe Acrobat readable PDF file is created for each recordation document.

The STB registry does have the technological capability of accepting electronic filings, but the Board has not yet adopted the practice.

## **RAIL EQUIPMENT LIEN FILING AND PROCESSING AT THE SURFACE TRANSPORTATION BOARD**

Rail Registry Task Force Meeting – Rome, March 2002

Federal law, 49 U.S.C. 11301, provides for central filing, at the Surface Transportation Board offices in Washington, D.C., of rail equipment liens, commonly referred to as “recordations”. (See the statute for a description of the types of documents and equipment covered, and the indexing information required to maintain a system for recording the documents filed.) Regulations of the Surface Transportation Board (STB), codified at 49 CFR Part 1177, implement the law and provide detailed information about how recordations should be filed. The following is a very brief description of how recordations are filed and how they are processed and made available to the public.

1. An original plus one copy of the rail equipment lien document, and a transmittal letter, may be mailed or hand-delivered to the STB’s offices in Washington, DC.
2. Upon receipt of a filing, STB staff review the transmittal letter and lien documents for conformance with the regulations; staff do NOT review the lien documents for content.
3. Rejected documents are returned to the person who signed the transmittal letter; the signer may be, but usually is not, a party to the lien document.
4. Documents (“recordations”) accepted for filing are processed as follows:
  - a. Every document that is part of a unique recordation filing (consisting of a transmittal letter, the original lien document and all copies) is stamped with a stamp showing the date and time (to the minute) the document is accepted for filing, and with a blank line for STB staff to fill in the unique number (for a primary document) or number and letter suffix (for a secondary document) assigned to the filing;
  - b. For each filing, STB staff enter into the system database the following indexing information which, except for the document number and the date and time of filing, are to be set forth in the transmittal letter:
    - Document number (“recordation” number)
    - Date and time of filing (to the minute)
    - Document type
    - Document date
    - Name and address of each party to the document/agreement
    - Name and address of the person signing the transmittal letter
    - Brief description of the equipment involved in the agreement

- Whether the transmittal letter indicates the agreement includes a “Hereafter acquired” clause.

c. The indexing information is saved to a database to which the public has access, via the Internet.

d. Copies of the index information are printed onto paper so that index information also can be placed in the Number Index and the Name Index books. **These index books are the tools used by searchers to locate information about whether equipment is subject to a lien.** These “books” are collections of 3-ring binders which allow for the insertion or addition of new index pages that correspond to new lien filings. One copy of the index sheet is placed into the Number Index, which is a numerical listing, with alphabetical suffixes as needed, of all the lien records filed at the STB. Other copies of the index sheets are placed into the Name Index books, which are an alphabetical listing of all the parties to all liens filed at the STB. One copy of the index sheet is inserted into the Name Index book for every party name that appears on the index sheet.

e. The transmittal letter and one copy of the lien document are scanned and the image, in PDF format, is “attached” to the page containing the index information for that document. The “page” containing the index information and the attached PDF image are accessible from the STB Internet site, [WWW.STB.DOT.GOV](http://WWW.STB.DOT.GOV) under the “Recordations” button.

f. The original and any extra copies of the lien document, bearing the date and time of filing stamp and the recordation number, are returned to the filer, along with a cover letter that also sets forth the date and time of filing and the recordation number assigned to the filing

NOTE: Information about liens that appears on the Internet is NOT an “official record”. The official record of documents filed between August 1, 1952 (the date of the first recorded lien), to March 31, 2001, is the **paper** filing. The official record of documents filed on and after April 1, 2001, is the **microfilm** copy. About half of the STB’s paper records and all of the microfilm records pertaining to rail equipment liens are available for viewing and copying at the STB offices. The other half of the STB’s paper records are stored off-site, but can be made available for viewing and copying.

**GROUPE SPÉCIAL UNIDROIT/OTIF SUR LE REGISTRE FERROVIAIRE**

**Questionnaire sur les Registres ferroviaires**

**Financement de l'équipement ferroviaire**

1. Décrivez brièvement le secteur ferroviaire de votre pays. Quel est le nombre total des équipements ferroviaires dans ce secteur? Les équipements sont-ils une propriété privée ou publique? Quelle est la proportion de l'utilisation de l'équipement ferroviaire pour la circulation des marchandises par rapport à celle des passagers?
2. Décrivez comment les compagnies ferroviaires financent ou refinancent leurs équipements. Est-ce que le gouvernement avance des fonds pour le financement des équipements ferroviaires? L'équipement est-il financé par sûreté universelle, i.e., hypothèque, bons, ou est-il donné en garantie? Les compagnies ferroviaires louent-elles l'équipement? Est-ce que les équipements ferroviaires sont financés par le vendeur ou par un intermédiaire financier?

**Inscription des sûretés sur l'équipement ferroviaire**

3. Décrivez comment les sûretés sont inscrites sur l'équipement ferroviaire. Existe-t-il un système unique d'inscription pour tout le pays? Les sûretés sont-elles inscrites dans différentes juridictions? Comment le registre, s'il y a lieu, est-il financé? Qui, du débiteur, créancier ou de l'intermédiaire, est habilité à inscrire les sûretés? Quelle sorte de sûretés est inscrite, i.e., hypothèques, bons, prêts, baux?
4. Décrivez le registre, s'il y a lieu. Peut-on faire une recherche par équipement? Est-ce que les équipements ferroviaires ont un critère d'identification unique? Si c'est le cas, quelle est la base de ce critère d'identification unique, i.e., le numéro de série du manufacturier? L'information est-elle disponible de manière électronique? Est-ce que le registre est accessible au public? Quelle information est disponible pour le public?
5. Quelles sont les conséquences d'inscrire les sûretés sur le registre? Est-ce que le registre établit un système de priorités entre les sûretés ou donne-t-il seulement l'information?
6. Est-ce que le registre est similaire à celui utilisé dans d'autres pays?

**Intérêts dans un registre international**

7. Décrivez votre intérêt dans la création d'un registre ferroviaire international. Entrevoyez-vous la possibilité de mettre sur pied un nouveau système? Ou de mettre à jour un système qui existe déjà?

**PRESENTATION DE LA *ETHIO-DJIBOUTI RAILWAY ORGANIZATION*  
ET REPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR LES REGISTRES FERROVIAIRES**

(soumises par M. Girma Mekonnen, Conseil juridique, *Ethio-Djibouti Railway Organization*)

1) La *Ethio-Djibouti Railway Organization* a été créée il y a 105 ans par une société française appelée Compagnie ferroviaire éthio-française. Les chemins de fer s'étendent de 0° au-dessus du niveau de la mer jusqu'à 2540° dans la région montagneuse de Addis-Abeba. Leur longueur totale est de 710 km dont 610 km se trouvent sur le territoire éthiopien alors que 100 km se trouvent sur le territoire de Djibouti. L'Organisation compte environ 3000 employés permanents et pas moins de 750 temporaires. Son capital initial s'élève à 3.400.000 birr ou 425.000 dollars américains. Les Gouvernements éthiopien et djiboutien sont associés à part égale dans le capital de l'Organisation. Depuis la guerre entre l'Ethiopie et l'Erythrée, l'Organisation joue un rôle fondamental dans le transport de marchandises import-export (environ 30% de la totalité des marchandises transportées). Un million environ de voyageurs empruntent chaque année les chemins de fer de l'Organisation en Ethiopie et à Djibouti. Elle possède 17 locomotives de marchandises et 8 de voyageurs.

2) La *Ethio-Djibouti Railway Organization* finance ou refinance son matériel par ses propres revenus mais aussi grâce à l'aide importante apportée par le Gouvernement français et l'Union européenne. Les Gouvernements éthiopien et djiboutien ne donnent pas de fonds ou de subventions pour financer le matériel d'équipement ferroviaire. Le matériel n'est pas financé par une sûreté universelle et l'Organisation ne loue pas le matériel d'équipement.

3) Inscription des sûretés sur le matériel d'équipement ferroviaire

Les sûretés portant sur le matériel d'équipement sont inscrites par la Direction financière et administrative (Directeur) de l'Organisation. Il n'existe qu'une société de chemin de fer en Ethiopie et à Djibouti et, ainsi, il n'y a qu'un système pour ces deux pays. Les sûretés ne sont pas inscrites séparément dans ces deux pays et le registre est financé par l'Organisation. Les sûretés ne sont que des prêts.

4) Les équipements ferroviaires de l'Organisation n'ont pas encore de critère d'identification unique. Le Comité qui a été établi pour compter et enregistrer les équipements ferroviaires de l'Organisation poursuit son travail. Le registre n'est pas accessible au public. A l'exception du capital initial, aucune autre information concernant l'Organisation n'est à disposition du public.

5) Dans le cas de la *Ethio-Djibouti Railway Organization*, les conséquences de l'inscription des sûretés sur le registre seront à évaluer à l'avenir.

6) La décision appartient au Comité de gestion de l'Organisation. Toutefois, en rentrant dans mon pays, je discuterai cette question de façon plus approfondie.

**PROPOSITION REVISEE RELATIVE A UN NOUVEL ARTICLE VII(1) DE  
L'AVANT-PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR LES QUESTIONS  
SPECIFIQUES AU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE**

(présentée par la délégation du Canada)

(UNIDROIT/OTIF CEGRail2/Gar.Int/WP 5)

**Ce document constitue une version “propre” du document WP/3 Corr. où les  
modifications étaient apparentes**

Article VII

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

1. Outre les mesures prévues au Chapitre III de la Convention, le créancier peut demander au tribunal de l'Etat de situation du matériel roulant ferroviaire d'ordonner au débiteur défaillant de prendre toutes les mesures raisonnables pour transférer ou faire transférer le matériel roulant ferroviaire sans retard à un endroit situé à l'intérieur ou à l'extérieur de cet Etat et depuis lequel le créancier peut le déplacer sans qu'il ait besoin d'avoir recours à un moyen de traction fourni par le débiteur défaillant ou par toute autre personne agissant en son nom.
2. Inchangé.
3. Inchangé.
4. Inchangé.

**PROPOSITION RELATIVE A L'ARTICLE VII *bis***

(soumise par la délégation de l'Allemagne)

(UNIDROIT/OTIF CEGRail2/Gar.Int/WP 1)

Article VII*bis*

*Matériel roulant affecté au service public*

“Tout Etat peut déclarer, au moment de la ratification ....., qu'il n'appliquera pas le présent Protocole au matériel roulant ferroviaire qui est nécessaire au fonctionnement du service de transport public de voyageurs. La déclaration peut être étendue à l'ensemble du service de transport public de voyageurs, ou limitée aux services sur courte ou longue distance. Dans un tel cas, l'Etat doit définir dans sa déclaration les services sur courte ou longue distance.”

**PROPOSITIONS CONCERNANT L'ARTICLE I (2) (e) ET (f) ET L'ARTICLE VII *bis*  
ET PROPOSITION VISANT A INTRODUIRE UN NOUVEL ARTICLE XXII *bis*  
A L'AVANT-PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR LES QUESTIONS  
SPECIFIQUES AU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE**

(présentées par le Groupe de travail informel sur l'article VII *bis*)

(UNIDROIT/OTIF CEGRail2/Gar.Int./WP 4)

Le Groupe propose de supprimer l'article I (2) (e) et de garder l'article I (2) (f). Il propose en outre de supprimer l'article VII *bis* et de le remplacer par un nouvel article XXII *bis* qui serait formulé comme suit:

“Article XXII *bis*  
*Matériel roulant affecté au service public*

Un Etat contractant peut déclarer, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation du présent Protocole, ou de l'adhésion, que les mesures prévues au [Chapitre III de la Convention et à l'article IX du présent Protocole] \* ne pourront être mises en œuvre sur son territoire à l'égard du matériel roulant affecté au service public précisé dans sa déclaration ou déterminé par une autorité compétente de cet Etat et notifié au Dépositaire.”

---

\* Il est prévu que les mots qui figurent entre crochets seront examinés lors de la troisième session du Comité d'experts gouvernementaux afin d'en limiter la portée à la repossession ou à d'autres mesures qui peuvent perturber le service public.

**PROPOSITIONS DE MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET DE PROTOCOLE  
PORTANT SUR LES QUESTIONS SPECIFIQUES AU MATERIEL ROULANT  
FERROVIAIRE**  
(Articles IX, *Xter* et XI)

(présentées par le Groupe de travail ferroviaire (GTF))

(UNIDROIT/OTIF CEGRail2/Gar.Int./WP 2)

*INTRODUCTION*

1. – Le Groupe de travail ferroviaire (GTF) a été invité par le Groupe de rédaction du Comité conjoint UNIDROIT / OTIF d'experts gouvernementaux chargé d'élaborer un projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (le *projet de Protocole ferroviaire*) à soumettre des propositions concernant certaines dispositions de l'avant-projet de Protocole ferroviaire pour examen par le Comité conjoint UNIDROIT / OTIF lors de sa deuxième session (Rome, 17 au 19 juin 2002). Le GTF souhaite également saisir cette occasion pour proposer d'autres modifications ainsi que des idées qui devraient aider le Comité conjoint dans ses discussions.

2. – Avant de formuler ses propositions en détail ci-après, le GTF souhaite faire part de sa reconnaissance pour les progrès considérables faits par le Comité conjoint UNIDROIT / OTIF lors de l'examen de l'avant-projet de Protocole ferroviaire en mars 2001 à Berne et a en particulier beaucoup apprécié les contributions actives du Professeur Sir Roy Goode, du Professeur Karl Kreuzer et du Professeur Herbert Kronke, Secrétaire Général d'UNIDROIT.

3. - Les propositions d'amendements présentées font référence à l'avant-projet de Protocole ferroviaire qui figure au document OTIF/JGR/4 UNIDROIT 2002 Etude LXXIIIH – Doc. 6, mars 2002).

**1. Article IX: Mesures en cas d'insolvabilité**

Le GTF estime qu'il faudrait se mettre d'accord sur un texte qui puisse s'appliquer aux Etats contractants qui soit compatible avec les règles internationales en matière d'insolvabilité, sans qu'il soit besoin de prévoir un mécanisme facultatif (*opt-out* ou même *opt-in*).

Nous réalisons que l'objectif n'est pas facile à atteindre mais il faut essayer. Ainsi, bien que le projet de disposition de l'article XVIII de l'avant-projet de Protocole qui vise à l'emporter sur le règlement communautaire 1346/2000 soit probablement nécessaire, il ne faudrait pas considérer cela comme une volonté de passer outre au Règlement de façon arbitraire et, à dire vrai, nous espérons que nombre de ses dispositions pourront concorder avec les concepts de l'article IX.

Cette approche – qui consiste à avoir un système inclusif avec seulement quelques possibilités de non application (*opt-out*) – exige également à notre avis de prévoir la possibilité pour l'administrateur d'insolvabilité de garder la possession du matériel roulant ferroviaire sans toutefois porter atteinte à l'intérêt économique du créancier. Les propositions de modification du GTF sont apparentes et, pour être complets, nous avons également indiqué le libellé proposé au paragraphe 1 qui figure déjà dans le document 6.

## Article IX *Mesures en cas d'insolvabilité*

~~[1. — Le présent article ne s'applique qu'à un Etat contractant qui est le ressort principal de l'insolvabilité. ]<sup>1</sup>~~

1. ....

*Les Variantes A et B qui figurent dans le Protocole aéronautique (modifiées pour tenir compte du matériel roulant ferroviaire)*

### Variante C

2. Lorsque survient une situation d'insolvabilité, dans [la période de remède (telle que définie ci-après)] [un délai ne dépassant pas soixante jours <sup>2</sup> à compter de la date à laquelle survient la situation d'insolvabilité [dans le ressort principal de l'insolvabilité] <sup>3</sup> ] ("période de remède"), le débiteur ou l'administrateur d'insolvabilité, selon le cas:

a) remédiera aux manquements autres que ceux dus à l'ouverture des procédures d'insolvabilité, et s'engagera à exécuter toutes les obligations à venir, conformément au contrat et aux documents y relatifs; ou

b) donnera au créancier la possibilité de prendre possession du matériel roulant ferroviaire, conformément à la loi applicable. <sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> ~~Il convient de réfléchir à l'adoption de ce paragraphe.~~

<sup>2</sup> Le commentaire officiel devrait souligner que cette période de soixante jours ne peut pas être modifiée par la loi applicable.

<sup>3</sup> La formulation entre crochets a été proposée par le Groupe de travail ferroviaire après la session du Groupe de rédaction.

<sup>4</sup> Les modifications des alinéas a) et b) du paragraphe 1 de l'article IX ont été effectuées afin de mettre les dispositions en conformité avec les alinéas a) et b) du paragraphe 2 de la Variante B de l'article XI du Protocole aéronautique.

3. L'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur a le droit de demander au tribunal une décision ordonnant la suspension de son obligation en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 2 pendant un délai commençant à compter à la fin de la période de remède pour une durée et dans des conditions que le tribunal estime justes (la "période de suspension"), à condition que l'administrateur d'insolvabilité se soit engagé à l'égard du tribunal à payer toutes les sommes et à exécuter toutes les autres obligations incombant au créancier au cours de la période de suspension.

4. Lorsqu'une demande est faite au tribunal en vertu du paragraphe précédent, le matériel roulant ferroviaire ne peut être vendu tant que le tribunal n'a pas statué.

5. Nonobstant les dispositions qui précèdent, le tribunal ne peut ordonner aucune mesure relative à une période après l'expiration du contrat ou d'un renouvellement du contrat, toute demande non satisfaite dans un délai de [30] jours sera considérée comme retirée à moins que l'administrateur d'insolvabilité et le créancier en aient convenu différemment.

6.4. Aussi longtemps que le créancier n'a pas eu la possibilité d'obtenir la possession du bien en vertu du paragraphe 2:

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 provisoire disponible en vertu de la loi applicable.

7.5. Les dispositions de l'alinéa a) du paragraphe précédent n'excluent pas l'utilisation du matériel roulant ferroviaire en vertu d'accords conclus en vue de préserver et d'entretenir le matériel roulant ferroviaire et d'en conserver sa valeur.

8.6. L'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur\*, selon le cas, peut garder la possession du matériel roulant ferroviaire lorsque, au cours de la période de remède, il a remédié aux manquements autres que ceux dus à l'ouverture des procédures d'insolvabilité 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.

9.7. Sous réserve du paragraphe 3 du présent article, Il est interdit d'empêcher ou de retarder la mise en œuvre des mesures permises par la Convention après l'expiration de la période de remède.

10.8. Sous réserve du paragraphe 3 du présent article, aucune des obligations du débiteur en vertu du contrat et des opérations connexes ne peut être modifiée au cours des procédures d'insolvabilité sans le consentement du créancier.

11.9. Aucune disposition du paragraphe précédent ne 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.

---

\* Le GTF craint que le débiteur ne puisse pas engager ses biens sans le consentement de l'administrateur d'insolvabilité lorsqu'une situation d'insolvabilité est survenue.

120. Aucun droit et aucune garantie, exception faite des droits et garanties non conventionnels appartenant à une catégorie couverte par une déclaration faite en vertu du paragraphe 1 de l'article 39 de la Convention, ne priment les garanties inscrites dans les procédures d'insolvabilité. <sup>5</sup>

131. Aucune disposition du présent article ne s'applique en vue de modifier le paragraphe 3 de l'article 30 de la Convention à laquelle le présent article est soumis.

142. Les ~~articles~~ VII et VII bis du présent Protocole et l'article 8 de la Convention tels que modifiés par l'article VII du présent Protocole s'appliquent à la mise en œuvre des mesures en vertu du présent article.

[15. Aux fins du présent article, la "période de remède" désigne la période qui est précisée dans la déclaration de l'Etat contractant du ressort principal de l'insolvabilité. <sup>6</sup>]

[16. Les références faites au présent article à l' "administrateur d'insolvabilité" concernent cette personne, en sa qualité officielle et non personnelle. <sup>7</sup>]

## 2. Article X ter: Dispositions relatives au débiteur

Le GTF a soutenu la position adoptée par diverses délégations en novembre dernier au Cap lors de l'adoption de la Convention qui militaient en faveur du droit du débiteur à une jouissance paisible du fait qu'il était preneur conformément à un bail pour lequel une garantie internationale est inscrite. Toutefois la clarification de la définition de "contrat de bail" dans la Convention a eu une conséquence qui, selon le GTF, pourrait causer des difficultés pratiques. La Convention définit un contrat de bail comme suit:

*"contrat de bail" désigne un contrat par lequel une personne (le bailleur) confère un droit de possession ou de contrôle d'un bien (avec ou sans option d'achat) à une autre personne (le preneur) moyennant le paiement d'un loyer ou toute autre forme de paiement*

Il n'est pas inhabituel que du matériel roulant ferroviaire soit mis à disposition d'une autre partie à court terme. Par exemple, en Europe un tel matériel qui traverse des frontières peut ne plus être contrôlé par le débiteur et peut légalement devoir être mis à disposition de l'opérateur qui a le droit de faire fonctionner le matériel dans le pays dans lequel il voyage. L'opérateur paiera pour le droit d'utiliser ce bien. Cela sera techniquement qualifié de contrat de bail mais l'utilisation dans ces conditions pourra n'être que pour quelques jours (jusqu'à ce que le matériel ferroviaire revienne dans le pays du débiteur). L'utilisateur à court terme s'attendra à une jouissance paisible mais nous estimons qu'il est peu réaliste d'exiger l'inscription d'une garantie internationale dans ces cas, ce qui serait autrement nécessaire pour préserver les droits des utilisateurs contre tout créancier qui inscrirait une garantie internationale après la date d'inscription de la garantie suite à laquelle le débiteur a le droit d'utiliser les biens concernés. Nous proposons donc une modification de la disposition relative à la priorité

<sup>5</sup> Formulation empruntée au paragraphe 12 de la Variante A de l'article XI du Protocole aéronautique.

<sup>6</sup> Ce paragraphe est nécessaire si la première variante du paragraphe 2 est choisie.

<sup>7</sup> Suit le paragraphe 4 de la Variante A de l'article XI du Protocole aéronautique.

de la Convention qui préserve les droits à la jouissance paisible de tout utilisateur dérivé du matériel en vertu d'un bail à court terme à condition de respecter les termes du contrat existant (tel que défini dans la Convention) et du contrat de bail à court terme.

Nous suggérons donc d'insérer une nouvelle définition du contrat de bail à court terme à l'article I de l'avant-projet de Protocole et un nouveau paragraphe 2 de l'article X *ter* dans tous les cas, comme suit:

Article I  
*Définitions*

( ) “contrat de bail à court terme” désigne un contrat de bail concernant du matériel roulant ferroviaire d'une durée déterminée et non renouvelable ne dépassant pas [60] jours.

[ Article X *ter* <sup>8</sup>  
Dispositions relatives au débiteur

1. En l'absence d'une inexécution au sens de l'article 11 de la Convention, le débiteur a droit à la jouissance et à l'utilisation paisibles du bien conformément aux termes du contrat, à l'égard:

a) de son créancier et du titulaire de toute garantie dont le débiteur acquiert des droits libres de toute garantie en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 4 de l'article 29 de la Convention, à moins et pour autant que le débiteur en ait convenu différemment; ~~et~~

b) du titulaire de toute garantie à laquelle le droit du débiteur est subordonné en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 4 de l'article 29 de la Convention, mais seulement pour autant que ledit titulaire en ait ainsi convenu; et

c) en cas de contrat de bail à court terme, et sous réserve du paragraphe 3 du présent article, du titulaire de toute garantie inscrite après l'inscription de la garantie dont découle le droit du bailleur.

2. L'alinéa c) du paragraphe précédent ne s'applique que si la conclusion du contrat de bail à court terme ne constitue pas un manquement à un contrat en vertu duquel le débiteur obtient ou garde le droit d'utiliser le matériel roulant ferroviaire et qu'aucune inexécution ne se soit produite au sens de l'article 11 de la Convention en vertu du contrat de bail à court terme <sup>9</sup> :

3. Aucune disposition de la Convention ou du présent Protocole ne porte atteinte à la responsabilité d'un créancier en cas d'inexécution du contrat en vertu de la loi applicable dans la mesure où ledit contrat porte sur du matériel roulant ferroviaire. ]

<sup>8</sup> Formulation des paragraphes 1 et 3 empruntée à l'article XVI du Protocole aéronautique.

<sup>9</sup> Le Groupe de travail ferroviaire proposera une disposition destinée à protéger la possession paisible d'un bailleur à court terme. Si une telle disposition est adoptée, le Comité conjoint d'experts gouvernementaux déterminera l'endroit où il faudra l'insérer dans le Protocole.

### 3. Article XI: L'Autorité de surveillance et le Conservateur

L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) est désignée de façon provisoire au paragraphe 1 en tant qu'Autorité de surveillance. Nous comprenons qu'il y a eu un consensus dès le début pour dire que l'Autorité de surveillance devrait être un organisme intergouvernemental et, en effet, OTIF est le seul organisme de ce type spécialisé dans les questions ferroviaires. Nous sommes certains qu'elle fera un excellent travail. Toutefois, contrairement à la probable Autorité de surveillance pour le Protocole aéronautique, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui représente 187 Etats, l'OTIF ne compte actuellement que 41 Etats membre situés en Europe et au Maghreb. Ceci explique la préoccupation légitime des Etats qui ne sont pas signataires de la COTIF que l'organisme qui contrôle le fonctionnement du processus d'inscription n'a pas de légitimité à leur égard ou celui de leurs représentants. D'un autre côté, une commission d'Etats contractants sans un secrétariat ne pourra pas remplir les devoirs de l'Autorité de surveillance comme cela est envisagé dans l'avant-projet de Protocole ferroviaire. En conséquence, nous proposons de modifier le paragraphe 3 (qui ne fait que reproduire le Protocole aéronautique) pour introduire une certaine légitimité. Nous nous attendons à ce que le premier conseil serait nommé conformément à une résolution de la Conférence diplomatique d'adoption du Protocole ferroviaire.

#### Article XI

##### *L'Autorité de surveillance et le Conservateur*

1. L'Autorité de surveillance est [l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires ou une organisation ou un autre organe qui lui succéderait ou qu'elle nommerait].

[2. L'Autorité de surveillance ainsi que ses responsables et employés jouissent de l'immunité contre toute action judiciaire ou administrative conformément aux règles qui leur sont applicables en tant qu'entité internationale ou à un autre titre, mais ils jouissent en tout état de cause de l'immunité de fonction contre toute action judiciaire ou administrative.]<sup>10</sup>

[3. L'Autorité de surveillance ~~peut~~ établir un conseil et une Commission d'experts choisis parmi les personnes proposées par les Etats signataires et les Etats contractants et pour ce qui est de la Commission, ayant les qualifications et l'expérience nécessaires, et la charger d'assister l'Autorité de surveillance dans ses fonctions. Le conseil sera représentatif de Etats signataires et contractants et, si possible, comprendra au moins un représentant d'un Etat contractant par réseau ferroviaire transnational. A l'exception des pouvoirs donnés à l'Autorité de surveillance en vertu des paragraphes 4 et 6 ci-après et de l'article XII, le conseil approuve, à la majorité simple, toute nomination du Conservateur ou l'adoption du règlement et l'Autorité de surveillance lui transmet les rapports réguliers concernant la manière dont fonctionne le système international d'inscription.]

---

<sup>10</sup> Le présent paragraphe est rendu nécessaire par une modification du projet de Convention et la formulation actuelle est empruntée au Protocole aéronautique (paragraphe 3 de l'article XVII) jusqu'à "à un autre titre".

**GROUPE SPECIAL UNIDROIT / OTIF SUR LE REGISTRE FERROVIAIRE:**

**PROPOSITION DE MANDAT**

(soumise par le Groupe de travail informel expressément constitué)

(UNIDROIT/OTIF CEGRail2/Gar.Int./WP 7)

1. Vérifier le fonctionnement des systèmes existants de registres ferroviaires, y compris les diverses questions qui figurent dans le questionnaire sur les registres ferroviaires du Groupe spécial UNIDROIT/OTIF sur le registre ferroviaire.
2. Etudier des solutions alternatives (par exemple la désignation d'un système régional en tant que point d'entrée, ou encore un système de registre régional indépendant ainsi que les relations entre le système régional et le registre international) ainsi que leurs avantages et inconvénients respectifs.
3. Identifier des critères pour garantir le caractère unique et le maintien de ce caractère unique.
4. Examiner les implications des mouvements de matériel roulant ferroviaire vers des systèmes régionaux et à partir de tels systèmes.
5. Tenir compte des caractéristiques suivantes du système international d'inscription envisagé par la Convention du Cap:
  - (i) le système se fonde sur le bien d'équipement;
  - (ii) il s'agit d'un système électronique;
  - (iii) il faut s'assurer que le système international d'inscription pour le matériel roulant ferroviaire couvre toutes les formes d'inscription prévues dans la Convention;
  - (iv) la responsabilité du Conservateur pour les erreurs et les omissions ainsi que pour le dysfonctionnement du système;
  - (v) l'acceptation générale des dispositions en matière d'inscription, en particulier aux articles 19, 22 et 26;
  - (vi) la nécessité de garantir la cohérence avec les règles en matière de priorité établies par la Convention telle que mise en œuvre par l'avant-projet de Protocole ferroviaire.
6. Examiner le rôle de l'Autorité de surveillance et ses relations avec les systèmes régionaux.
7. Préparer des recommandations et un projet de texte pour examen par le Comité de rédaction.

**Convention on International Interests in Mobile Equipment**  
**Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment**  
**on Matters specific to Railway Rolling Stock**

**Draft Regulations for the International Registry**

**(art. 17 (2) d of the Convention and art. XI of the Protocol)**

(submitted by OTIF after the UNIDROIT/OTIF Rail Registry Task Force meeting  
in Rome, March 2002)

**CONTENTS**

CHAPTER 1	GENERAL PROVISIONS
CHAPTER 2	STRUCTURE OF THE REGISTRY
CHAPTER 3	PERSONAL DATA RECORDS
CHAPTER 4	RAILWAY ROLLING STOCK OBJECT FILE
CHAPTER 5	APPLICATION FOR REGISTRATION ON THE REGISTRY
CHAPTER 6	REGISTRATION ON THE REGISTRY
CHAPTER 7	OTHER REGISTRATIONS
CHAPTER 8	DURATION OF REGISTRATION
CHAPTER 9	SEARCHES ON THE REGISTRY
CHAPTER 10	OPERATIONAL COMPLAINTS
CHAPTER 11	CONFIDENTIALITY
CHAPTER 12	STORAGE OF DATA
CHAPTER 13	STATISTICS AUTONOMOUS TRANSNATIONAL REGISTRIES
CHAPTER 14	RELATIONS WITH THE SUPERVISORY AUTHORITY
[CHAPTER 15	RELATIONS WITH THE AUTONOMOUS TRANSNATIONAL REGISTRIES ]
CHAPTER16	FEES
CHAPTER 17	FINAL PROVISIONS

## ***CHAPTER 1      GENERAL PROVISIONS***

- 1.1 The International Registry (hereinafter: the Registry) is a notice-based electronic registration system. It has a scalable (Internet or Intranet) architecture. It is established for the registrations provided for in the Convention on international interests in mobile equipment (hereinafter: the Convention) and in the Protocol to the Convention on international interests in mobile equipment on matters specific to railway rolling stock (hereinafter: the Protocol).
- 1.2 The Registry can be accessed 24 hours a day, 7 days a week, except for maintenance (performed outside peak periods) or technical problems.
- 1.3 Technical support is provided to users by a help desk of the Registry, which is available 24 hours a day, 7 days a week via telephone and/or electronic mail.
- 1.4 The Registry drafts and provides the electronic forms required for its operation.
- 1.5 The technological structure used for the electronic transmission of data to the Registry must be established in compliance with international practice and standards, in order to provide an efficient, reliable and secured access to the data base by means of electronic transmission.

## ***CHAPTER 2      STRUCTURE OF THE REGISTRY***

- 2.1 The Registry is composed of personal data records and of railway rolling stock object files.
- 2.2 A personal data record is kept for each (natural or legal) person, and for any other entity, identified in an application to the Registry.
- 2.3 An railway rolling stock object file is kept for the identification and registration of each railway rolling stock object; it is numbered and shows the relevant data from the personal data records. All registrations concerning an railway rolling stock object are effected on its allocated file.

### **CHAPTER 3    *PERSONAL DATA RECORDS***

#### 3.1    Natural persons

3.1.1 Personal data records concerning natural persons may include their complete name, birth date, permanent address and their electronic address.

#### 3.2    Legal persons

3.2.1 Personal data records concerning a legal person may include their legal name, the address of the relevant office, their juridical form and their electronic address.

#### 3.     Other entities

3.3.1 Personal data concerning other entities may include their name, permanent address and electronic address.

3.4    Each personal data record receives an identification number when it is established.

3.5    The Registry's electronic system must ensure the recognition of electronic signatures (as defined by the relevant international provisions) with a high degree of security. The Registrar specifies the conditions of use and of recognition of electronic signatures.

### **CHAPTER 4    *RAILWAY ROLLING STOCK OBJECT FILE***

4.1    A separate railway rolling stock object file is kept for each railway rolling stock object, allowing their identification.

4.2    The railway rolling stock object file concerning a railway rolling stock object must contain the following ~ information:

-     type of railway rolling stock and name of the manufacturer;

[-    registration mark and State of registry;]

- manufacturer's serial number.

4.5 Each railway rolling stock object file receives an identification number when it is established.

## ***CHAPTER 5 APPLICATION FOR REGISTRATION ON THE REGISTRY***

5.1 Each application for registration on the Registry must be submitted using the relevant electronic official form provided by the Registry.

5.2 The application form must contain:

- the date of the application;
- the applicant's name, with all the information enabling the keeping of a personal data record or, if such record already exists, with the number of the personal data record;
- the designation of the railway rolling stock object affected by the registration, with all the information enabling the keeping of an railway rolling stock object file or, if such file already exists, with the number of the railway rolling stock object file;
- the type of transaction to be registered; - the designation of the parties;
- the duration of the registration, if applicable.

## ***CHAPTER 6 REGISTRATION ON THE REGISTRY***

6.1 The railway rolling stock object file records the date and time of reception of the application for registration, in chronological order with a sequentially ordered file number.

6.2 As soon as the registration is effected, all interested parties, including any Autonomous Transnational Registry, receive a notice of the registration setting out all the data concerning the- railway rolling stock object.

## **CHAPTER 7 OTHER REGISTRATIONS**

7.1 For the purposes of the se regulations, the terms "other registrations" include notably applications for the amendment, the extension or the discharge of a registration.

7.2 The applications mentioned in paragraph 7.1 must be submitted using the relevant official electronic form provided by the Registry.

7.3 The application form must contain:

- the date of the application;
- the file number of the railway rolling stock object;
- the names of the parties with all information enabling the keeping of a personal data record or, if such record already exists, with the number of the personal data record;
- the kind of registration which is requested.

7.4 The registration is effected on the file of the relevant railway rolling stock object, and mentions the date and time of reception of the application for registration. It is assigned a sequentially ordered number.

7.5 As soon as the registration is effective, all interested parties to the registration, including any entry point, receive a notice of the registration setting out all the data concerning the railway rolling stock object.

## ***CHAPTER 8 DURATION OF REGISTRATION***

8. Registration of an international interest remains effective until discharged or until expiry of the period specified in the registration.

## ***CHAPTER 9 SEARCHES ON THE REGISTRY***

- 9.1 Access to the Registry for searches [is open to any person and does not] require[s] the establishment of a specific interest.
- 9.2 [Any data contained on the file of railway rolling stock objects may be searched.]
- 9.3 Searches and requests for searches certificates are made by electronic means.
- 9.4 For purposes of Article 19 (6) of the Convention and Article XV (2) of the Protocol, a registration shall be "searchable" only against the "legal search criterion". The legal search criterion shall be the name of the manufacturer, the model of the railway rolling stock object and the manufacturer's serial number of the railway rolling stock object.
- 9.5 Upon receipt of a request for a search certificate (against a legal search criterion; art. 9.4), the Registrar issues either a registry search certificate stating the data contained in the file of the relevant railway rolling stock object or a certificate indicating that there is no information in the Registry relating to that object.
- 9.6 Upon request, the certificates mentioned in paragraph 9.5 are issued on an official paper document.

## ***CHAPTER 10 OPERATIONAL COMPLAINTS***

- 10.1 Any person may file a complaint with the Supervisory Authority concerning the operation of the Registry.
- 10.2 A matter concerns the operation of the Registry when it relates to general procedures and policies of the Registry and does not involve specific adjudication by the Supervisory Authority.

10.3 A person making a complaint shall substantiate its assertions.

10.4 The Supervisory Authority shall promptly consider complaints and where, on the basis of that consideration, it determines changes in the procedures or policies are appropriate, it shall so instruct the Registrar.

10.5 The Registrar may correct manifest errors in the Registry where such corrections are not prejudicial.

## ***CHAPTER 11 CONFIDENTIALITY***

11.1 The Registrar must ensure the confidentiality of all data in the Registry which are not stated on railway rolling stock object files.

11.2 The Registrar must also ensure the confidentiality and integrity of the messages transmitted by way of cryptographic and encoding.

## ***CHAPTER 12 STORAGE OF DATA***

12.1 Storage of the registry's data must ensure their historical record as well as point-in-time reporting of all operations performed.

12.2 All data registered in the Registry must be stored on electronic media.

12.3 Discharged registrations must be indicated as such on the railway rolling stock object files

12.4 All data stored in the registry must be frequently backed-up on electronic media and stored in a secure area at a separate location from the Registry's hardware.

12.5 In the case of a system failure, the Registrar must ensure a restoration of the records to the point-in-time the system failed. The Registrar must also ensure the restoration of registrations in the case of improper manipulation.

### ***CHAPTER 13 STATISTICS***

13.1 The Registrar keeps updated registration statistics which will be published in an annual report. This report is electronically accessible to [any person].

### ***CHAPTER 14 RELATIONS W/TH THE SUPERVISORY AUTHORITY***

14.1 The Registrar draws up a report at the end of each calendar year, to be submitted with statistical data to the Supervisory Authority. If necessary, this report includes proposals of the Registrar to improve the Registry's functioning. The Supervisory Authority may approve these proposals if it deems them appropriate.

14.3 Any request for modification of these regulations or of the structure of fees must be submitted by the Registrar to the Supervisory Authority, which has sole authority to approve such requests.

14.4 The Registrar is not bound by the confidentiality rule (paragraph 11.1) in its relations with the Supervisory Authority.

14.5 The Registrar must comply with the directives which are periodically issued by the Supervisory Authority.

### ***[CHAPTER 15 RELATIONS WITH THE AUTONOMOUS TRANSNATIONAL REGISTRIES***

15.1 The Registrar keeps an updated list of contracting States which have designated an entity in their territory as the entity through which the information required for registration shall or may be transmitted to the Registry.

15.2 The Registrar consults with the Autonomous Transnational Registry before fixing and individualizing the registration procedure and the coordination of operations concerning that Autonomous Transnational Registry. Any application for registration which does not comply with these procedure and coordination rules shall be electronically rejected.]

## ***CHAPTER 16 FEES***

16.1 The Registrar collects a fee for each of the following operations:

- initial registration of an international interest;
- other registrations (amendment, extension, discharge);
- searches;
- search certificates;
- such other matters as may be determined.

16.2 Fees, including fees arising from operations channelled through Autonomous Transnational Registries, must be paid to the Registrar, prior to the requested operation.

16.3 Fees are collected according to a schedule issued by the Supervisory Authority.

## ***CHAPTER 17 FINAL PROVISIONS***

17.1 The present regulations take effect on ...

17.2 Publication (to be determined, see art. 17 paragraph 2 (d) of the Convention).