

**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**

**PROPOSITIONS DE MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET DE PROTOCOLE  
PORTANT SUR LES QUESTIONS SPÉCIFIQUES  
AU MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE**

(tel que révisé par le Comité de rédaction lors de sa deuxième session,  
tenue à Rome du 23 au 25 octobre 2002)

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

**OBSERVATIONS SUR LA DEFINITION DE “VEHICULE FERROVIAIRE”  
FIGURANT DANS L’AVANT-PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR LES QUESTIONS  
SPECIFIQUES AU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE (ARTICLE I)**

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

*REMARQUES INTRODUCTIVES*

Il a été demandé au GTF de se pencher sur la définition de “véhicule ferroviaire” qui figure à l’article I(2)(h) <sup>1</sup>, notamment parce qu’une préoccupation avait été exprimée depuis quelque temps concernant la nécessité de limiter l’effet de la définition. On ne souhaitait pas par exemple que le futur Protocole s’applique aux modèles réduits de trains, et les membres du Comité conjoint UNIDROIT/OTIF d’experts gouvernementaux (le *Comité conjoint*) auront relevé une note de bas de page dans les textes précédents de l’avant-projet de Protocole ferroviaire indiquant qu’il conviendrait d’ajouter un critère de poids ou de valeur. Le GTF propose ci-après à l’attention du Comité conjoint des observations et suggestions détaillées sur ce point.

*LA DEFINITION EN DETAIL*

1. La définition acceptée par le Comité conjoint est volontairement large pour permettre de couvrir la situation actuelle mais aussi les éventuels développements technologiques dans le secteur ferroviaire. Elle vise à conférer les bénéfices du futur Protocole à tous les types de biens meubles ferroviaires à usage commercial. Mais il faudrait probablement exclure certains biens soit parce qu’ils ne font pas partie de ce que les Gouvernements entendent généralement comme couverts par le Protocole, par exemple le matériel utilisé dans les montagnes russes (qui ne se déplace pas sur des rails), et évidemment les modèles réduits devraient aussi être exclus. D’un autre côté, le fait de permettre à chaque Etat contractant d’exclure certains types de biens risque de provoquer un non alignement des diverses exclusions qui entraînerait une forte incertitude sur le type de biens couverts, surtout lorsqu’ils se déplacent au-delà d’une frontière étatique par eux-mêmes ou encore transportés sur des véhicules routiers ou ferroviaires. Si cela est possible, le GTF estime qu’il serait préférable de créer des critères internes au Protocole afin de garantir une uniformité dans l’application, mais ce n’est pas facile dans la pratique.

---

<sup>1</sup> La définition est la suivante: “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;”.

2. Un critère de valeur est de prime abord attrayant. Mais un examen plus approfondi soulève un certain nombre de questions. Dans quelle devise le critère de valeur est-il établi? Comment traiter le fait que les biens peuvent avoir des valeurs différentes selon les pays? Prend-on la valeur au moment où le bien entre en service pour la première fois, ou au moment où il est grevé d'une sûreté? Les aéronefs sont très coûteux mais le matériel roulant ferroviaire ne l'est pas forcément. Un wagon peut coûter 70.000 euros alors que les locomotives sont évidemment beaucoup plus chères. D'un autre côté, le matériel d'équipement de haute technologie, utilisé pour le divertissement, qui se déplace sur des rails peut coûter très cher.

3. Le poids est probablement un meilleur critère en général et cela exclut évidemment les modèles réduits mais il ne peut pas être fixé trop haut. Par ailleurs, pour une question de cohérence, il doit s'agir de poids à vide. Mais il est légitime de discuter la question de savoir si le matériel ferroviaire de loisirs devrait être couvert par le futur Protocole – par exemple les locomotives à vapeur qui fonctionnent sur une ligne privée pour des passionnés.

4. Le GTF estime que le critère de valeur n'est pas fiable. Les débiteurs et les créanciers doivent savoir à quoi s'en tenir or la valeur des biens peut être différente: si le bien est plutôt vieux, la valeur sera basse; les valeurs de marché pourraient varier de beaucoup ou seraient très difficiles à estimer. Le critère de poids exclura certains biens qui ne doivent pas être couverts par le futur Protocole et les parties devraient avoir clairement à l'esprit si un bien donné est ou n'est pas couvert par le Protocole. Le GTF suggère par conséquent que ce critère soit utilisé pour commencer, mais qu'il ne devrait pas s'agir d'un critère exclusif. Selon le GTF, la seule façon raisonnable et souple de traiter ce problème serait de prévoir que l'Autorité de surveillance se prononce périodiquement sur les biens qui seraient couverts par la définition mais qui devraient être exclus du fonctionnement du Protocole. Le GTF propose par conséquent les modifications suivantes à l'avant-projet de Protocole:

a) il conviendrait de modifier la définition à l'article I(2)(h) comme suit (la proposition est soulignée dans le texte):

“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, à condition que ce véhicule ait un poids minimum de [500] kilos et qu'il n'ait pas été exclu par l'Autorité de surveillance en vertu du règlement promulgué conformément au paragraphe 5 de l'article V;

b) il conviendrait d'ajouter un nouveau paragraphe 5 à l'article V, qui se lirait comme suit:

“L'Autorité de surveillance peut, dans le règlement, exclure certaines catégories de véhicules ferroviaires du matériel roulant couvert par le présent Protocole lorsqu'un tel

véhicule n'est pas habituellement utilisé commercialement pour le transport de passagers ou de marchandises.”<sup>2</sup>

5. Le rapport de la deuxième session du Comité conjoint préparé par les Secrétariats d'UNIDROIT et de l'OTIF rend compte d'une observation faite par une délégation (cf. page 5) à propos de camions également utilisés dans les systèmes de transport qui pouvaient, sans qu'il s'agisse d'une obligation, se déplacer sur des emprises de voies ou d'autres rails de guidage. Le GTF relève que la définition commence par les mots “désigne un véhicule *pouvant* se déplacer sur ...” (italiques ajoutés). De l'avis du GTF, pour être considéré comme un véhicule ferroviaire, le bien n'est pas assujéti à la condition qu'il se déplace exclusivement sur des emprises de voies ou des rails de guidage soit sur, soit directement au-dessus de celles-ci, parce que la définition présente deux alternatives dont seulement une suggère que le bien doive se déplacer exclusivement sur ou au-dessus des emprises de voies ou des rails de guidage. Le GTF suggère par conséquent, pour dissiper tout doute, que le Commentaire explicatif soit très clair sur ce point.

---

<sup>2</sup> Il est à prévoir que l'Autorité de surveillance exclura de façon spécifique tout modèle réduit de train ou de wagon ainsi que les véhicules ferroviaires utilisés exclusivement pour le divertissement ou les loisirs (par exemple les montagnes russes).