

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR
INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL**



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

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

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

GROUPE SPECIAL SUR LE REGISTRE FERROVIAIRE

(Deuxième réunion, Washington 19-20 mars 2003)

RAPPORT

(préparé par M. Peter Bloch, Co-Président)

RAPPORT DU GROUPE SPECIAL SUR LE REGISTRE FERROVIAIRE
AUPRES DU COMITE D'EXPERTS GOUVERNEMENTAUX
CHARGE D'ELABORER UN PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR
LES QUESTIONS SPECIFIQUES AU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE
A LA CONVENTION RELATIVE AUX GARANTIES
INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES

Introduction

Le Groupe spécial sur le registre ferroviaire s'est réuni à Washington D.C. les 19 et 20 mars 2003 au siège de l'American Association of Railroads (AAR). Etaient également présents à la réunion des représentants d'UNIDROIT, de l'OTIF, du Groupe de travail ferroviaire (GTF) et de l'AAR (voir l'Annexe A pour la liste des participants). Suivant les instructions données par le comité d'experts gouvernementaux lors de sa deuxième Session conjointe, le Groupe spécial sur le registre ferroviaire a suivi en général les termes du mandat qui figurait en Annexe L au Rapport de la deuxième session et qui est reproduit au présent rapport dans l'Annexe B. Le Groupe spécial sur le registre ferroviaire a également examiné les modifications apportées au texte de l'avant-projet de Protocole par le Comité de rédaction lors de sa réunion du mois d'octobre 2002.

Les systèmes existants de registres ferroviaires

Le Groupe spécial sur le registre ferroviaire a commencé ses travaux en examinant les réponses au Questionnaire envoyées par les pays suivants aux Secrétariats: Allemagne Autriche, Croatie, Estonie, Fédération de Russie, Hongrie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, République tchèque, Suisse, Thaïlande, Tunisie et Turquie. (Les informations des Etats-Unis d'Amérique et du Canada qui couvraient les matières soulevées dans le Questionnaire avaient été présentées lors de la deuxième Session conjointe et avaient été reproduites dans le rapport de la session. L'Ethiopie avait également donné des informations à la même occasion.)

En raison du nombre limité de réponses et du manque de détail, le Groupe spécial sur le registre ferroviaire a estimé que ces réponses n'avaient qu'une utilité limitée. On a relevé que si la plupart de ces pays avaient des registres pour leur matériel ferroviaire, un seul semblait avoir un registre sur lequel figuraient les garanties financières. Trois au moins de ces registres permettaient une consultation par rapport au nom du débiteur ou du créancier et non pas par rapport au bien d'équipement. Il était également clair qu'il existait une multitude de critères d'identification utilisés par différents pays et les réponses illustraient au moins quatre systèmes différents.

Les méthodes alternatives pour constituer un registre régional

A propos du point 2 de son mandat, le Groupe spécial sur le registre ferroviaire a examiné trois options possibles pour la constitution d'un registre régional en vertu de la Convention et du Protocole: (1) un registre régional dont les données pourraient être consultées à travers le Registre international mais dont le fonctionnement serait indépendant du système international d'inscription; (2) un registre régional qui serait entièrement sous la tutelle de l'Autorité de

surveillance; et (3) un régime régional dont les liens avec le Registre international et l'Autorité de surveillance seraient définis plus tard. La troisième option a obtenu peu de soutien.

Option 1: Registre régional indépendant

La majorité des membres présents du Groupe spécial sur le registre ferroviaire a soutenu la première option relative à un registre régional indépendant. Les représentants du Canada et des Etats-Unis d'Amérique ont présenté un document illustrant cette option ainsi que des amendements à ce qui était alors le texte de l'avant-projet de Protocole ferroviaire (document OTIF/JGR/4 UNIDROIT 2002 – Etude LXXIIIH – Doc. 6, mars 2002). Ce document avait été transmis aux membres du Groupe spécial sur le registre ferroviaire en octobre 2002 mais il avait suscité très peu de réponses avant la réunion de mars 2003 du Groupe spécial sur le registre ferroviaire. Ce document figure au présent document en Annexe C (avec les références faites au projet tel qu'amendé par le Comité de rédaction en octobre 2002).

Lors de la discussion sur cette proposition, les participants à la réunion ont décrit le mécanisme de cette option. Une majorité des Etats contractants au sein d'une région définie pourrait décider d'établir un registre régional pour l'inscription des garanties financières portant sur le matériel roulant ferroviaire situé dans ladite région. Le registre régional mettrait les données relatives à l'inscription à la disposition du Registre international, si ce dernier souhaite les obtenir, afin que la consultation puisse se faire dans l'un ou l'autre registre. L'Autorité de surveillance régionale et le Conservateur régional auraient les mêmes pouvoirs et obligations que leurs homologues internationaux dans la région en question. Par exemple, l'Autorité de surveillance régionale fixe les tarifs et établit des règlements, y compris ceux qui établissent les critères d'identification utilisés dans cette région. Le régime de responsabilité de l'Autorité de surveillance régionale et du Conservateur régional serait le même que celui de l'Autorité de surveillance internationale et du Conservateur international, bien que le Conservateur régional jouirait de l'immunité dans la mesure prévue par le droit local. On a noté que cette option pourrait permettre la consultation de toutes les inscriptions au Registre international, tout en permettant aux pays qui ont déjà des registres efficaces (et qui sont utiles à la communauté financière) de continuer à faire fonctionner leur système avec peu de modification.

Le représentant d'un Secrétariat a indiqué que dans un tel régime, les garanties inscrites au Registre régional ne seraient pas inscrites au Registre international si l'Autorité de surveillance estimait que les données envoyées au Registre international par le registre régional n'étaient pas conformes aux règles prescrites pour les garanties susceptibles d'inscription. Il a donc été suggéré que l'Autorité de surveillance internationale devait pouvoir garantir que l'inscription était correcte. Un autre participant a cependant indiqué qu'il n'était pas nécessaire que l'Autorité de surveillance internationale garantisse la conformité car le registre régional aurait exactement la même obligation de garantir que les données sont suffisantes. On a en outre relevé que dans la proposition qui figurait en Annexe C, l'Autorité de surveillance internationale a toute discrétion pour décider si elle souhaite avoir accès et prendre les données inscrites au registre régional. Ainsi, l'Autorité de surveillance internationale n'est pas obligée d'agir en ce qui concerne les données inscrites dans un registre régional.

Un participant a également indiqué qu'un traité international doit être contrôlé par une Autorité de surveillance internationale pour garantir que les règles sont appliquées partout de façon compatible. Il a estimé que si un registre régional pouvait l'emporter sur l'Autorité de surveillance internationale, on aurait en fait un traité régional. Un autre participant a répondu en faisant noter que, en réalité, il existe des régions ferroviaires qui fonctionnent séparément dans le monde et l'Annexe C reflète cet environnement.

Le représentant d'un Secrétariat a également indiqué que l'on ne pouvait pas avoir un système dans lequel un registre régional décide s'il est ou non compatible avec la Convention et le Protocole ferroviaire. D'autres participants n'ont pas estimé qu'il existait des motifs d'ordre juridique ou pratique qui interdiraient à un registre régional de déterminer de façon indépendante s'il se conformait au Protocole comme cela figurait à l'Annexe C.

Un participant a observé que si l'on considérait l'écran d'ordinateur qui apparaîtrait pour inscrire une garantie, il a estimé que le seul champ où il pourrait y avoir une importante variation était celui concernant la description du bien. Il a estimé par conséquent qu'il n'y avait pas besoin d'avoir une Autorité de surveillance internationale avec cette seule responsabilité; un autre participant a cependant indiqué que les règles que pourrait établir une Autorité du registre régional pourraient aller bien plus loin que des seules variations dans la description du matériel d'équipement. Par ailleurs, même avec de telles règles l'Autorité de surveillance régionale connaîtrait bien les pratiques régionales concernant les descriptions et serait donc toujours mieux placée pour déterminer les critères d'identification appropriés.

A propos de la définition de "réseau ferroviaire régional" qui figure à l'Annexe C, un participant a contesté l'utilisation des "barrières juridiques ou incompatibilité physique" comme base pour estimer si un réseau ferroviaire régional était ou non isolé. Il a relevé que les barrières physiques n'étaient pas applicables en Europe et a estimé que les systèmes pouvaient "en quelque sorte" être compatibles. Quant aux barrières juridiques, il a indiqué qu'elles pouvaient changer facilement. Si on les incluait, il a demandé ce qui se passerait en cas de suppression de ces barrières puisqu'il n'existerait alors plus de système isolé. Un autre participant a répondu que, d'un point de vue pratique, les systèmes opérationnels ferroviaires étaient des réseaux qui exigeaient une certaine compatibilité pour fonctionner et les "barrières juridiques" reflétaient ces conditions de compatibilité. Ainsi, l'identification de régions ou de réseaux séparés est facile à faire et est couverte par la définition qui figure en Annexe C. Toutefois, en ce qui concerne la question de savoir comment traiter les changements dans l'ampleur de la région, il y a eu un accord pour dire que des dispositions supplémentaires pourraient être appropriées.

Option 2: Registre régional soumis à l'Autorité de surveillance

Le Président du Groupe de travail ferroviaire a présenté un ensemble de modifications, qui figurent en Annexe D, qui impliqueraient de remplacer le texte actuel de l'article XIII, de changer l'article V et d'ajouter un nouvel article XIIIbis. Ces modifications visent à aider l'Autorité de surveillance internationale quant aux critères d'identification, bien que certains participants aient noté qu'elles reconnaissent moins les registres régionaux que ne le faisait le texte issu du Comité de rédaction en octobre 2002. Le Président du Groupe de travail ferroviaire a présenté cette proposition en tant que position intermédiaire (entre l'article XIII tel qu'il figure

dans le texte d'octobre 2002 et la proposition en Annexe C) qui devrait permettre aux membres du Groupe spécial de trouver une position commune. Un autre participant a indiqué que l'Annexe C constituait déjà une position intermédiaire entre le concept d'un système régional d'inscription totalement séparé et indépendant expressément reconnu et identifié dans le Protocole, et le concept de la juridiction globale et supérieure de l'Autorité de surveillance internationale tel que cela figurait dans le projet de texte actuel.

Quant au paragraphe 4 de l'article V révisé, il y a eu une discussion portant sur les droits du créancier qui consent un prêt avant que le bien ne se déplace en dehors d'un système isolé et ceux d'un créancier qui consent ensuite un prêt sur ce bien lorsqu'il entre dans un autre système. Il n'y a pas eu de consensus sur la question de savoir quel créancier devrait avoir une meilleure position; le système devrait-il exiger que le premier créancier garde continuellement trace du bien ou devrait-il exiger du second créancier qu'il remonte au système antérieur pour déterminer s'il y avait un prêteur précédent. Un membre a indiqué qu'il y avait très peu de chances que ce scénario se produise. D'autres ont ressenti une certaine gêne à imposer à un créancier une obligation légale sans imposer de sanction en cas de défaut d'exécution de l'obligation.

Critères pour garantir le caractère unique et le maintien de ce caractère unique

En ce qui concerne le troisième point du mandat, il y a eu un accord général parmi les membres du Groupe spécial sur le registre ferroviaire en faveur de l'approche suivie dans le projet d'Annexe C qui prévoit que les critères d'identification sont uniques s'ils n'identifient qu'un seul bien à un moment donné; un participant n'a toutefois pas été d'accord sur le fait qu'un registre régional ne devrait pas pouvoir utiliser un numéro d'identification qui pourrait avoir été recyclé.

Ce participant a indiqué qu'un groupe de l'Union européenne examinait la question de l'identification de critères. Il a relevé que ce groupe estimait dans l'ensemble que chaque voiture devrait avoir un seul élément d'identification, de façon à ce qu'il ne puisse pas y avoir un même numéro pour deux voitures; que cet élément d'identification unique devrait toujours rester attaché à cette voiture; que l'on puisse situer cet élément d'identification; que l'élément d'identification devrait être estampé de façon permanente sur la voiture et que le système pour que tout cela soit possible ne soit pas onéreux.

Un autre participant a indiqué qu'en Amérique du nord, l'élément d'identification n'était pas estampé de façon permanente et que, sur le plan pratique, un élément d'identification inaltérable ne fonctionnerait pas puisqu'un changement de propriété entraînait habituellement un changement d'élément d'identification. Un autre participant a relevé que le coût représenté par l'élaboration d'une nouvelle conception du système semblait très supérieur à celui représenté par le maintien et l'adaptation du système existant.

Implications des mouvements de matériel roulant ferroviaire vers des systèmes régionaux et à partir de tels systèmes

A propos du point 4 du mandat, le sujet a été couvert pour la plupart par la discussion sur le point 2.

Cohérence avec la Convention et son système international d'inscription

Concernant le point 5 du mandat, le Groupe spécial sur le registre ferroviaire était d'accord sur les cinq premiers points de la liste, à savoir que le système se fonde sur le bien d'équipement, qu'il soit électronique et qu'il couvre toutes les formes d'inscription prévues dans la Convention.

Concernant les obligations du Conservateur pour les erreurs et omissions ainsi que le mauvais fonctionnement du système, on a relevé que les dommages-intérêts indirects seraient exclus en vertu du texte actuel de l'avant-projet de Protocole. On s'est en outre mis d'accord sur le fait que quelles que soient les règles qui seraient applicables dans ce domaine au Registre international, elles le seraient également au Registre régional.

En ce qui concerne la dernière lettre du point 5, relative à l'acceptation des dispositions en matière d'inscription de la Convention, en particulier les articles 19, 22 et 26, le Groupe a été en général d'accord pour dire que les articles 22 et 26 pourraient être élargis pour couvrir les registres régionaux. L'article 19 a été considéré comme étant plus problématique en ce sens que les recherches dans le Registre international pourraient être retardées si les données en provenance du Registre régional devaient être reformatées avant d'être inscrites au Registre international. Le Groupe spécial sur le registre ferroviaire a estimé que la coopération obligatoire en vertu du projet en Annexe C serait suffisante pour éviter toute nécessité de reformatage; un participant a cependant estimé que le Registre régional devait répondre à toutes les caractéristiques visées au point 5 du mandat.

Rôle de l'Autorité de surveillance et ses relations avec les systèmes régionaux

La discussion sur ce sujet a été pour l'essentiel couverte lors des débats relatifs aux deux options principales visées au point 2 du mandat.

Recommandations

Le Groupe spécial sur le registre ferroviaire recommande d'adopter dans le Protocole l'option qui prévoit un registre régional indépendant, tel que cela figure à l'Annexe C, et qui remplacerait les actuels articles XIII et XIV. Une opinion minoritaire a soutenu l'adoption de l'option reflétée à l'Annexe D.

Peter M. Bloch
Co-Président
Groupe spécial sur le registre ferroviaire
11 avril 2003

LISTE DES PARTICIPANTS

CANADA

M. Richard Shaw
Mme Maureen Mark
Mme Cheryl Ringor
M. Eric Harvey

ETATS-UNIS D'AMERIQUE

M. Peter Bloch *Co-Président du Groupe spécial sur le registre ferroviaire*
M. Louis Warchot
M. Steven Harris
M. Ira Winthrop

GROUPE DE TRAVAIL FERROVIAIRE

M. Howard Rosen, Président

OTIF

M. Gerfried Mutz, Suppléant du Directeur général

UNIDROIT

Mme Marina Schneider, Chargée de recherches

GROUPE SPECIAL UNIDROIT / OTIF SUR LE REGISTRE FERROVIAIRE:

PROPOSITION DE MANDAT

(telle qu'adoptée par le Comité conjoint UNIDROIT/OTIF d'experts gouvernementaux lors de sa seconde session tenue à Rome du 17 au 19 juin 2002)

(cf. Annexe L au document 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 matières de priorité établies par la Convention telle que mise ne 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.

**Résumé des modifications proposées aux dispositions relatives à l'inscription
de l'avant-projet de Protocole ferroviaire
en vertu de l'Option 1: Registre régional indépendant**
(voir p. 2 ci-dessus)

Ces propositions de modification visent à adapter un ou plusieurs registres régionaux pour qu'ils deviennent partie d'un système international électronique d'inscription des garanties.

Les amendements proposés reconnaissent qu'il existe plusieurs réseaux ferroviaires dans le monde qui, sur le plan pratique, sont isolés du reste du monde. Par exemple, les véhicules ferroviaires ne peuvent pas se déplacer sur des voies depuis l'Australie vers un autre pays à cause de l'océan. De façon similaire, les véhicules ferroviaires ne peuvent pas se déplacer sur des voies du Mexique vers le Guatemala en raison de la différence d'écartement. Dans certaines parties du monde, même lorsque les voies sont reliées, il peut y avoir des barrières juridiques ou politiques qui empêchent les véhicules ferroviaires de se déplacer au-delà des frontières politiques.

En vertu des modifications proposées, une majorité d'Etats contractants au sein d'un réseau ferroviaire régional pourrait établir un registre régional, sous le contrôle d'une Autorité de surveillance régionale et tenu par un Conservateur régional. Ces organes auraient les mêmes pouvoirs et obligations que leurs homologues internationaux. Par exemple, chaque Autorité de surveillance régionale fixerait les tarifs pour l'inscription et la consultation des données dans le registre régional et serait chargée de promulguer les règlements, y compris la fixation des critères univoques d'identification, applicables au registre régional. (Noter que les amendements proposés comprennent une proposition de révision de la définition des "critères d'identification".

Les organes régionaux seraient assujettis au même régime de responsabilité que leurs homologues internationaux. Ainsi, le Conservateur régional serait responsable pour toute erreur ou omission en ce qui concerne la présentation des données inscrites au registre régional. Toutefois, un Conservateur régional jouirait d'une immunité dans la mesure prévue par la loi nationale applicable.

L'inscription concernant un bien qui, au moment de l'inscription, est situé dans un réseau ferroviaire régional pourvu d'un registre régional se ferait auprès du Conservateur régional. Une inscription faite ailleurs (auprès d'un autre Conservateur régional ou auprès du Conservateur international) ne serait pas valable. Chaque registre régional pourrait être consulté de façon électronique en utilisant les critères univoques d'identification applicables.

De plus, le Registre international permettrait de rendre accessibles les données de chaque registre régional. (Il pourrait le faire en obtenant une copie des données de chaque registre régional ou, ce qui sera plus probable, en prévoyant un portail dans les registres régionaux.) Bien que chaque Autorité de surveillance régionale et chaque Conservateur régional serait obligé de coopérer, tous les coûts liés au fait de rendre les données régionales

accessibles à travers le Registre international seraient à la charge du Registre international, qui pourrait faire payer le service, en sus de tout autre droit demandé par le registre régional.

MODIFICATIONS PROPOSÉES

Article I (2)

- (a) *supprimer* la définition de “autorité de registre indépendante”
- (b) *remplacer par*: “critères univoques 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; ou
 - (ii) tout système d’identification qui, au moment de l’inscription des véhicules ferroviaires, les identifie singulièrement dans un réseau ferroviaire régional.
 - (iii) *supprimer*
- (c) *supprimer* la définition de “entité désignée”
- (e) *supprimer* la définition de “registre local de biens meubles”
- (j) *remplacer par*: “réseau ferroviaire régional” désigne un réseau de voies reliées entre elles sur lesquelles circulent des véhicules ferroviaires en vertu d’un système commun de règles et de protocoles qui couvrent également l’identification des véhicules ferroviaires, et qui est isolé d’autres voies ou réseaux de voies par des barrières géographiques ou juridiques ou par une incompatibilité physique.
- (nouveau) “registre régional” désigne un registre établi conformément à l’article XIV du présent Protocole dans lequel une inscription du type décrit à l’article 16 de la Convention peut être faite.
- (nouveau) “Conservateur régional” désigne l’autorité qui tient le registre régional.
- (nouveau) “Autorité de surveillance régionale” désigne l’Autorité de surveillance chargée d’un réseau ferroviaire régional.

Article V

3. *remplacer par*: Le débiteur [ou le créancier] doit communiquer au Conservateur, ou le cas échéant au Conservateur régional, 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).

(nouveau) Dans le cas où un matériel roulant ferroviaire entre dans ou quitte un espace du réseau ferroviaire isolé régional qui est soumis à un registre régional, le débiteur [ou le créancier] doit immédiatement en informer le Conservateur au moment où la modification intervient ou avant que celle-ci n'intervienne, ~~en indiquant les critères d'identification appropriés~~ Le débiteur [ou le créancier] procède à une nouvelle inscription de la garantie dans le registre approprié à la nouvelle affectation.

Article XIII

2. *supprimer*
3. *supprimer*
4. *supprimer*
5. *supprimer*

(nouveau) Le Registre international assure l'accès aux registres régionaux désignés conformément à l'article XIV.

Article XIV *supprimer et remplacer par le texte suivant*

Article XIV – Registres régionaux

1. La majorité des Etats contractants d'un espace couvert par un réseau ferroviaire régional peut établir le registre régional pour ce réseau ferroviaire régional par communication écrite à l'Autorité de surveillance. La communication doit identifier tous les Etats, contractants et non contractants, au sein de la région et désigner l'Autorité de surveillance régionale ainsi que le Conservateur régional.
2. Une inscription du type décrit à l'article 16 de la Convention est valable seulement si elle est effectuée au registre régional pour le réseau ferroviaire régional au sein duquel le véhicule ferroviaire est situé.
3. Un registre régional établi conformément au paragraphe 1 du présent article n'est pas soumis à la juridiction, aux règles et au règlement de l'Autorité de surveillance ou du Conservateur [, y compris, mais pas seulement, aux règles et droits établis conformément aux articles XV et XVI du présent Protocole].
4. Sauf disposition contraire prévue au paragraphe 1, une Autorité de surveillance régionale et un Conservateur régional ont les mêmes pouvoirs, droits et obligations à l'égard d'un registre régional que l'Autorité de surveillance et le Conservateur ont à l'égard du Registre international conformément aux articles 17, 27 et 28 de la Convention et aux articles XI et XV du présent Protocole. Toutefois, un Conservateur régional jouit de l'immunité [contre toute action] dans la mesure prévue par la loi applicable de la juridiction où le Conservateur régional se trouve.

5. [L’Autorité de surveillance régionale a le seul pouvoir d’établir des règlements relatifs au registre régional, y compris mais pas seulement de fixer les droits et d’approuver les critères univoques d’identification.] L’Autorité de surveillance régionale établit des règlements compatibles avec [les articles 19, 22 et 26 de] la Convention et le présent Protocole.

6. L’Autorité de surveillance rend disponible à des fins de recherche directement ou par l’intermédiaire du registre international toutes les informations contenues dans une inscription faite auprès d’un registre régional. L’Autorité de surveillance régionale et le Conservateur régional coopèrent avec le Registre international pour rendre les informations disponibles, mais l’Autorité de surveillance prend à sa charge tous les coûts liés à l’exécution de cette obligation.

7. L’Autorité de surveillance peut imposer des droits à verser par ceux qui, directement auprès du Registre international ou par son intermédiaire, souhaitent avoir accès aux données contenues dans une inscription faite auprès d’un registre régional. Si les données inscrites auprès d’un registre régional sont obtenues par l’intermédiaire du Registre international, l’Autorité de surveillance régionale peut aussi imposer à ceux qui veulent obtenir les informations quels droits seront perçus et remis au Conservateur régional par le Conservateur.

Article XV

5. *remplacer par*: Nonobstant le paragraphe 1 de l’article 28(1) de la Convention, [le Conservateur n’est pas tenu au paiement de dommages indirects] et pour ce qui est du préjudice qui résulte d’une erreur ou d’une omission d’un registre régional, le Conservateur régional assume la responsabilité du Conservateur, sauf disposition contraire prévue au paragraphe 4 de l’article XIV.

Article XVI

1. (a) *supprimer* “[ou par l’intermédiaire d’une autorité de registre transnational]”.
2. *supprimer* “[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].”

**Modifications proposées à l'avant-projet de Protocole ferroviaire
en vertu de l'Option 2: Registre régional soumis à l'Autorité de surveillance**
(voir p. 3 ci-dessus)

[Article V

Identification et description du matériel roulant ferroviaire

1. Sous réserve du paragraphe 2 du présent article, l'Autorité de surveillance établit dans le règlement les critères d'identification qui permettent de rendre un élément de matériel roulant ferroviaire susceptible d'individualisation. Elle peut établir des critères différents pour différentes catégories de matériel roulant ferroviaire et pour les mêmes catégories de matériel roulant ferroviaire dans un espace du réseau ferroviaire isolé. Ce faisant, l'Autorité de surveillance tient compte des éléments suivants:

a) l'immutabilité de l'élément d'identification ou la capacité de suivre tout changement d'élément d'identification;

b) l'interdiction de recycler un élément d'identification;¹

c) le caractère permanent de l'élément d'identification;

d) l'élément d'identification doit être facile à localiser sur le matériel roulant ferroviaire;

e) la compatibilité de l'élément d'identification avec la pratique existante dans l'espace du réseau ferroviaire isolé où le matériel roulant ferroviaire se trouve; et

f) l'incorporation du système d'identification du matériel roulant ferroviaire identifié avant que le Protocole n'entre en vigueur dans un Etat contractant.

2. L'Autorité de surveillance approuve au moyen d'un règlement² les critères d'identification en vigueur dans un espace du réseau ferroviaire isolé dans la mesure où ils répondent aux règles d'un système d'identification uniforme et univoque du matériel roulant ferroviaire dans l'espace du réseau ferroviaire isolé pertinent, en tenant compte de la liste qui figure au paragraphe 1 et lorsqu'ils suffisent pour répondre aux conditions posées par la Convention et le Protocole quant aux informations nécessaires au fonctionnement du Registre international.

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

¹ La question de l'importance de ce critère reste ouverte.

² Ceci pourrait également être soumis à la procédure d'approbation telle que proposée par le GTF pour le paragraphe 3 de l'article XI.

43. Le débiteur [ou le créancier] doit communiquer au Conservateur [ou le cas échéant au Conservateur régional] ³ toute modification de la description de l'élément de matériel roulant ferroviaire inscrit 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 espace du réseau ferroviaire isolé ⁴, le débiteur [ou le créancier] doit immédiatement en informer le Conservateur [ou le cas échéant le Conservateur régional]⁵, en indiquant les critères d'identification appropriés à la nouvelle affectation. ⁶

54. Une rénovation ou une modification du matériel roulant ferroviaire n'affecte pas les droits du créancier. ⁷]

Article XIII ⁸
Accès au Registre

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

Article XIII ⁹
Accès local au Registre

1. Tout Etat contractant peut à tout moment désigner sur son territoire une ou plusieurs entités qui seront le ou les points d'entrée chargés de la transmission au Registre international des informations requises pour l'inscription. Pour pouvoir prendre effet, la désignation est communiquée par écrit à l'Autorité de surveillance par l'Etat contractant en question, et un engagement écrit de l'entité ou des entités désignées vis-à-vis de l'Autorité de surveillance dans lequel l'entité désignée se déclare prête à remplir les obligations d'une entité désignée, telles qu'elles sont définies dans le présent Protocole, est nécessaire. Un Etat contractant peut révoquer ou modifier cette désignation par communication écrite à l'Autorité de surveillance; cette révocation ou modification, selon le cas, prend effet [six] mois après la date de la communication sauf accord contraire avec l'Autorité de surveillance. ¹⁰

³ A insérer si l'article XIV est inséré.

⁴ Voir note 2.

⁵ A insérer si l'article XIV est inséré tel que modifié.

⁶ 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.

⁷ Si ce paragraphe est nécessaire, il devrait faire l'objet d'un article spécifique.

⁸ Ce n'est que le paragraphe 1 de l'actuel article XIII.

⁹ La question reste ouverte de savoir si cela est nécessaire si l'inscription n'est valable que lorsqu'elle parvient au Registre international.

¹⁰ Ce texte, basé sur l'Article XIX du Protocole aéronautique, a remplacé le texte original qui, légèrement modifié, se lisait ainsi:

"2. Sous réserve des dispositions du présent Protocole, tous les Etats contractants d'une région couverte par un espace du réseau ferroviaire isolé peuvent, à condition d'agir conjointement, désigner un ou plusieurs registres

2. L'entité désignée en vertu du paragraphe précédent 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'entité désignée assure un accès égal et une entière coordination entre les différents services mais, sous réserve du paragraphe 2 de l'article V, l'entité désignée 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'inscription. ¹¹

3. Si l'article XIV s'applique à l'égard d'un espace du réseau ferroviaire isolé, le présent article XIIIbis ne s'applique pas aux Etats contractants couverts par cet espace. ¹²

locaux de biens meubles en tant qu'entité désignée pour l'ensemble de l'espace du réseau ferroviaire isolé en question. Pour pouvoir prendre effet, la désignation est communiquée par écrit à l'Autorité de surveillance par les Etats contractants concernés et un engagement écrit de l'entité désignée vis-à-vis de l'Autorité de surveillance dans lequel l'entité désignée se déclare prête à remplir les obligations d'une entité désignée, telles qu'elles sont définies dans le présent Protocole, est nécessaire. Les services d'inscription mis à disposition par une entité désignée fonctionnent et sont administrés pendant les heures de travail en vigueur sur son territoire. Cette désignation peut être révoquée par au minimum la moitié des Etats dans la région couverte par l'espace du réseau ferroviaire isolé et est notifiée à l'Autorité de surveillance au plus tard 30 jours avant la date de prise d'effet de la révocation.

3. Toute entité désignée conformément au paragraphe précédent:

a) détermine si elle constitue l'unique accès (pour l'inscription d'une garantie internationale) au Registre international pour l'espace du réseau ferroviaire isolé concerné;”

¹¹ Le libellé de ce paragraphe est largement inspiré de l'actuel article XIII(3)(b).

¹² Cela ne sera nécessaire que si l'article XIV ou une disposition analogue sera adoptée dans le Protocole.