



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

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES
TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL
CARRIAGE BY RAIL

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

UNIDROIT 2005
Etude LXXIIH – Doc. 17

OTIF/JGR/13

Original: anglais
Avril 2005

GROUPES SPECIAL SUR LE REGISTRE FERROVIAIRE

QUATRIEME REUNION

(Rome, 22 – 24 février 2005)

RAPPORT

(préparé par le Secrétariat d'UNIDROIT)

I. INTRODUCTION

La quatrième réunion du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire (le "*Groupe spécial*") s'est tenue à Rome du 22 au 24 février 2005. Le Groupe spécial a été établi par le Comité d'experts gouvernementaux lors de sa deuxième session conjointe afin d'examiner les questions relatives à la création d'un Registre international ferroviaire dans le cadre de l'avant-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 ("*l'avant-projet de Protocole ferroviaire*"). Le mandat du Groupe spécial figure ci-dessous en Annexe I, et l'ordre du jour de la réunion en Annexe II.

La liste des participants à la réunion figure en Annexe III. La réunion a été co-présidée par M. Henrik Kjellin (Suède) et M. Peter Bloch (Etats-Unis d'Amérique).

II. QUESTIONS ET DISCUSSIONS

Statut fiscal du Conservateur

Après que le représentant de l'OTIF ait présenté les questions de personnalité juridique et d'immunité, le Groupe spécial a débattu de la question de savoir comment l'avant-projet de Protocole ferroviaire devrait traiter le statut fiscal du Conservateur. On peut résumer de la façon suivante les commentaires et observations faits lors des discussions:

- (a) la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (la "Convention") ne prévoyait pas que le Conservateur jouirait d'une immunité de responsabilité parce qu'il a été estimé que, pour la crédibilité du système d'inscription, le Conservateur devait être susceptible de poursuites;
- (b) on pourrait envisager des immunités particulières (par exemple, une exemption fiscale) octroyées au Conservateur par une disposition de l'accord conclu avec l'Etat hôte, plutôt que par une disposition du Protocole;
- (c) si le Conservateur devait être exempté fiscalement, cela réduirait ses coûts ainsi que les droits qu'il doit appliquer pour l'utilisation des services du Registre. Cela ne serait toutefois pas nécessairement le cas (par exemple, si le Conservateur avait d'autres activités commerciales fiscalement imposées, l'administration du statut d'exemption fiscale pourrait avoir un coût administratif élevé);
- (d) du point de vue des coûts du Registre et des droits appliqués aux utilisateurs, il serait préférable que les services du Registre soient exemptés fiscalement, et que le Registre le soit également ou puisse recouvrer les taxes payées;
- (e) des comparaisons avec le statut fiscal du Registre aéronautique pourraient ne pas être pertinentes parce qu'il se pourrait que la législation européenne contienne des dispositions spéciales pour l'industrie aéronautique et maritime, mais pas pour l'industrie ferroviaire;
- (f) la plus grande souplesse serait souhaitable pour permettre de mettre en oeuvre la solution appropriée. Pour cela, il serait préférable de traiter la question de l'exemption fiscale dans l'accord avec l'Etat hôte plutôt que dans le Protocole.

Le Groupe spécial a décidé qu'il serait préférable que le Conservateur soit assujéti à un statut fiscal qui lui permettrait de minimiser ses coûts ainsi que les droits appliqués aux utilisateurs, et qu'il serait préférable que cette question soit traitée dans l'accord avec l'Etat hôte plutôt que dans le Protocole. Le représentant de l'OTIF a indiqué que les discussions futures sur cette question excluraient toute référence au statut fiscal du Registre tant que cette question ne serait pas résolue.

Statut juridique de l'Autorité de surveillance

Le représentant de l'OTIF a présenté la question du statut juridique de l'Autorité de surveillance. Au cours des débats au sein du Groupe spécial, la question s'est posée de savoir si la référence au fait que l'Autorité de surveillance était un conseil était appropriée. La question a été renvoyée au Comité de rédaction.

Statut juridique du Secrétariat

Le représentant de l'OTIF a présenté la question du statut juridique du Secrétariat telle qu'elle figurait dans le document de travail intitulé "L'Autorité de surveillance et le Conservateur – Capacité juridique, immunité et domicile" qui figure ci-dessous en Annexe IV. Au cours des discussions au sein du Groupe spécial, il est ressorti que le fait de savoir si l'Assemblée Générale de l'OTIF pourrait décider, avant la tenue de la Conférence diplomatique, si elle acceptait ou non le rôle de Secrétariat de l'Autorité de surveillance dépendait du facteur temps. Lors de l'Assemblée Générale de l'OTIF en septembre 2005, il sera recommandé que l'OTIF accepte le rôle de Secrétariat, à condition que tous les coûts soient couverts par les revenus du Registre, et qu'il serait prudent d'attendre l'issue de l'Assemblée Générale avant de décider s'il fallait inclure une disposition dans l'avant-projet de Protocole ferroviaire prévoyant la possibilité pour l'OTIF de ne pas accepter le rôle de Secrétariat.

Immunités du Secrétariat et de ses employés

Le représentant de l'OTIF a présenté la question des immunités du Secrétariat et de ses employés, telle qu'elle figure dans le document annexé au présent rapport (cf. Annexe IV), et recommandé que le Secrétariat et ses employés jouissent des immunités indiquées aux paragraphes 3 et 4 de l'article 27 de la Convention. On a relevé au cours des discussions que l'OTIF ne bénéficiait d'immunités que par rapport à ses fonctions en vertu de la Convention OTIF (la COTIF). Il a été décidé que le Comité de rédaction devrait envisager des amendements à l'article XIII de l'avant-projet de Protocole ferroviaire pour garantir que le Secrétariat et ses employés jouiraient des mêmes exemptions et immunités que celles dont bénéficierait l'Autorité de surveillance en vertu du paragraphe 3 de l'article 27 de la Convention, et le Registre international en vertu du paragraphe 4 de l'article 27 de la Convention.

Responsabilité et assurance

Le représentant de l'OTIF a présenté la question de la responsabilité et de l'assurance (cf. Annexe IV), et le Co-Président a indiqué que l'assurance revêtait une grande importance pour les utilisateurs du système d'inscription. On peut résumer comme suit les opinions, commentaires et observations faits lors des discussions:

- (a) la valeur de l'assurance qu'il faut exiger pourrait être exprimée par référence au montant de la responsabilité à couvrir, par référence au montant de la prime à payer, ou selon d'autres critères (comme le montant à déterminer par l'Autorité de surveillance);
- (b) si la Convention prévoit que l'Autorité de surveillance détermine la mesure dans laquelle cette dernière doit couvrir la responsabilité du Conservateur, la responsabilité du Conservateur est elle-même prévue dans la Convention et ne pourrait pas être modifiée. En outre, toute recommandation qui viserait à autoriser l'Autorité de surveillance à limiter la responsabilité du Conservateur pourrait soulever des difficultés d'ordre constitutionnel pour certains Etats contractants;
- (c) le marché de l'assurance avait changé depuis la Conférence diplomatique de 2001 qui avait adopté la Convention, et il était possible qu'il continue de changer et d'évoluer. Il était par conséquent possible que de nouveaux produits d'assurance apparaissent sur le marché pour répondre aux types de risques associés à la Convention. Il serait donc préférable que le Protocole évite d'être trop normatif;

- (d) il faudrait garantir que le Conservateur ne soit pas exposé à une responsabilité illimitée avec une assurance limitée, tout en garantissant également que la couverture d'assurance obtenue soit proportionnée aux risques probables. Il serait par conséquent préférable que l'Autorité de surveillance dispose de la plus grande souplesse pour déterminer le niveau approprié de couverture d'assurance;
- (e) le système d'inscription serait probablement très sophistiqué et le risqué d'erreur très bas, mais il serait néanmoins utile de disposer d'une étude, avant la Conférence diplomatique, portant sur les risques que le Conservateur soit exposé à une responsabilité et sur le coût de l'assurance disponible sur le marché actuel. Il serait également utile d'étudier le Registre aéronautique lorsqu'il sera opérationnel.

Le Groupe spécial a conclu que la responsabilité objective couverte par l'assurance revêtait une grande importance en ce qui concerne la confiance générale des utilisateurs, mais que cela risquait d'avoir des conséquences financières graves et qu'il fallait étudier davantage la question, en particulier en ce qui concerne le développement du Registre aéronautique. Comme cette question pourrait exiger des modifications de l'avant-projet de Protocole ferroviaire, les Etats ont été invités à présenter des propositions à la Conférence diplomatique.

Structure tarifaire du Registre

Le Co-Président a présenté le document de travail "Eléments à prendre en considération lors de l'établissement du barème des droits du Registre international ferroviaire" (cf. Annexe V).

Quant à la proposition visant à modifier l'avant-projet de Protocole ferroviaire pour clarifier que les Etats Parties n'auraient droit à aucun paiement en contrepartie de leur participation à l'Autorité de surveillance, le Groupe spécial a renvoyé au Comité de rédaction la question de savoir si on pourrait arriver à ce résultat par une modification du paragraphe 2 de l'article XVIII de l'avant-projet de Protocole ferroviaire en supprimant les mots "de l'Autorité de surveillance et de son" et en les remplaçant par "du Secrétariat de l'Autorité de surveillance".

Concernant les frais de fonctionnement du Secrétariat, on peut résumer ainsi les opinions, commentaires et observations faits au cours des discussions:

- (a) les frais du Secrétariat seraient bien inférieurs si ce dernier ne travaillait qu'en anglais, mais cela exigerait l'accord de tous les Etats contractants;
- (b) s'il ne serait probablement pas trop difficile d'obtenir l'accord pour que le Secrétariat fonctionne en anglais, il pourrait être plus difficile d'obtenir l'accord pour que tous les documents officiels ne soient produits qu'en anglais;
- (c) les frais du Secrétariat pourraient inclure la location d'une salle pour les réunions (dans le cas d'UNIDROIT, le coût de la location de la salle pour les réunions qui ne peuvent avoir lieu au siège de l'Organisation est d'environ € 12 000 par semaine);
- (d) les Etats membres de l'OTIF pourraient ne pas accepter de voir à leur charge les frais du Secrétariat, alors qu'il pourrait y avoir une certaine souplesse en ce qui concerne les coûts de lancement pendant la phase d'établissement du Secrétariat;
- (e) il serait utile de pouvoir disposer de quelques estimations préliminaires quant aux frais du Secrétariat, avec des différences selon que l'on envisage l'utilisation d'une seule ou de trois langues;
- (f) l'article XX(3) du Protocole aéronautique fait référence aux coûts "raisonnables" que le Conservateur peut récupérer, et il faudrait utiliser une formulation similaire dans l'avant-projet de Protocole ferroviaire;

- (g) l'amortissement des coûts de lancement devrait être déterminé par l'Autorité de surveillance compte tenu des propositions soumises par ceux qui feront une offre pour faire fonctionner le Registre; cela ne devrait par conséquent pas être précisé dans l'avant-projet de Protocole ferroviaire.

Il a été décidé que le Comité de rédaction devrait examiner une modification de l'avant-projet de Protocole ferroviaire afin qu'il fasse référence au fait que le Conservateur peut récupérer les coûts "raisonnables", et que l'on prépare une estimation préliminaire des coûts du Secrétariat.

En ce qui concerne d'éventuelles économies pour les utilisateurs du Registre international, le Co-Président a indiqué qu'une étude faite par un groupe de spécialistes dans le domaine ferroviaire (secteur commercial), à laquelle le document qui figure en Annexe V au présent rapport faisait référence, a conclu qu'il n'y aurait pas d'économies pour les utilisateurs des registres qui existent en Amérique du nord. On peut résumer ainsi les opinions, commentaires et observations exprimés au cours des discussions:

- (a) des prévisions faites par le groupe de spécialistes sur les revenus et les coûts de structure des registres en Amérique du nord ont montré que les coûts de lancement s'élèveraient à un montant entre US \$ 500 000 et US \$ 1 000 000 avec des frais permanents de maintenance entre US \$ 1 000 000 et US \$ 2 000 000, que le fait de faire fonctionner le Registre (en dehors du service d'assistance/*help-desk*) en différentes langues n'entraînerait pas une forte augmentation des coûts, et que, sur la base de frais d'inscription s'élevant à US \$ 30, le Registre exigerait 1,2 million ou plus d'opérations pour couvrir ses frais;
- (b) les frais pour le Registre aéronautique, qui aura un *help-desk* en anglais, français et espagnol, seraient de beaucoup inférieurs;
- (c) les utilisateurs des registres en Amérique du nord pourraient avoir des difficultés à comprendre ce que l'inscription de leurs garanties sur le Registre ferroviaire proposé leur apporterait de plus. L'un des avantages éventuels serait de couvrir des situations dans lesquelles du matériel roulant ferroviaire est utilisé en dehors des pays couverts par les registres nord-américains (par exemple, en Amérique du sud), bien que cela soit très peu fréquent à l'heure actuelle;
- (d) le Comité de rédaction devrait envisager d'apporter un amendement au paragraphe 1 de l'article XVIII de l'avant-projet de Protocole ferroviaire afin d'étendre les catégories pour lesquelles des droits pourraient être versés afin d'inclure "d'autres services qui pourraient être fournis".

A propos du rôle éventuel de l'Autorité de surveillance dans l'établissement et la modification des droits, on peut résumer ainsi les opinions, commentaires et observations avancés au cours des discussions:

- (a) il serait souhaitable d'exiger que l'Autorité de surveillance soit au courant de toute proposition de modification des droits;
- (b) si on estime que des modifications des droits pourraient se justifier du fait des fluctuations des devises, il faudrait s'attendre aussi bien à des baisses qu'à des hausses des frais;
- (c) il serait souhaitable que l'Autorité de surveillance et le Conservateur puissent s'accorder sur la procédure d'approbation des augmentations des droits, et l'avant-projet de Protocole ferroviaire ne devrait pas l'empêcher.

Il a été décidé que le Comité de rédaction devrait examiner le lien entre les paragraphes 1 et 3 de l'article XVIII de l'avant-projet de Protocole ferroviaire.

Sur la question de savoir comment les droits d'inscription devraient être calculés, le Co-Président a indiqué que le document qui figure en Annexe V au présent rapport offrait un certain nombre d'options de discussion. On peut résumer ainsi les opinions, commentaires et observations avancés lors des discussions:

- (a) certaines options exigeraient une contribution humaine pour le traitement, ce qui augmenterait les frais de fonctionnement du Registre;
- (b) il faudrait examiner la structure tarifaire proposée pour le Registre aéronautique, qui prévoira des remises pour l'inscription groupée d'utilisateurs inscrits;
- (c) la structure tarifaire devrait tenir compte du volume de transactions relativement bas en Europe;
- (d) l'examen des droits, ou des remises sur les droits, pour des transactions groupées devront tenir compte du fait qu'il faudra vérifier toutes les inscriptions par rapport à chaque bien individuellement, alors qu'il serait souhaitable, pour d'importantes transactions, de pouvoir soumettre des informations spécifiques à chacun de ces biens dans un seul document;
- (e) une inscription unique ne pourrait pas couvrir plusieurs biens, parce qu'il faudrait permettre la libération d'une inscription relative à un bien unique;
- (f) la structure tarifaire devrait tenir compte de la possibilité d'inscrire des transferts de titres de propriété;
- (g) si le *help desk* du Registre ne fonctionne qu'en anglais, on pourrait mettre en ligne des guides à disposition des utilisateurs et des fora de questions (FAQ) en plusieurs langues. Il est possible que le *help desk* ne doive pas fonctionner 24 heures sur 24, car les transactions de financement ferroviaire seraient moins sensibles au facteur temps que celles en matière aéronautique.

Il a été décidé qu'une structure tarifaire viable sur le plan économique constituait un élément clé du succès de l'ensemble du projet et que, même si la structure tarifaire serait établie après la Conférence diplomatique, il serait très utile de disposer de prévisions détaillées lors de la Conférence.

Règlement du Conservateur et règles de procédure de l'Autorité de surveillance

A ce propos, le représentant de l'OTIF a indiqué que les projets avaient été révisés après la Réunion du Groupe spécial à Bruxelles en septembre 2004. Au cours des discussions, il a été indiqué qu'il faudrait examiner de façon plus approfondie la question des catégories d'utilisateurs autorisés du Registre. A moins que ce soit l'entité qui fait fonctionner le Registre aéronautique qui fasse fonctionner le Registre ferroviaire (auquel cas on pourrait utiliser le même système d'inscription), on pourrait prévoir un système différent pour le Registre ferroviaire.

On a indiqué que le règlement et les règles de procédure seraient adoptés après la Conférence diplomatique, mais aussi que les deux projets de textes constitueraient une base de discussion très importante lors de la Conférence.

Identification du matériel roulant ferroviaire, Article V

La discussion a été ouverte sur l'article V et les points suivants ont été relevés:

- (a) à propos du type de déclarations à faire en vertu du paragraphe 2 de l'article V, on pourrait avoir des difficultés à préciser le lien exigé entre l'Etat contractant qui fait la déclaration et le matériel roulant ferroviaire en question. Différents pays utilisent des méthodes différentes pour identifier et inscrire du matériel roulant, et tous les systèmes

enregistrent la nationalité de ce matériel. Certains systèmes d'identification (par exemple, le système européen) sont encore en phase de développement et il pourrait se passer du temps avant qu'ils ne soient terminés;

- (b) à propos du paragraphe 6 de l'article V et de la question des éventuelles sanctions au cas où les informations relatives au numéro d'identification ne sont pas données, un tel manquement ne devrait pas invalider l'inscription, mais les conséquences du manquement devraient être précisées dans l'article. Une sanction appropriée en cas de manquement du créancier pourrait être la subordination;
- (c) il serait important que l'article V prévoit des critères d'identification afin de répondre aux conditions de l'article 7(c) de la Convention, bien que le règlement pourrait préciser d'autres critères d'identification.

Il a été décidé que le Comité de rédaction examinerait davantage l'article V à la lumière des discussions au sein du Groupe spécial.

Comité de rédaction

Sur la base des propositions faites par le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire, un Sous-Comité du Comité de rédaction s'est réuni le 23 février 2005. Il a recommandé un certain nombre de modifications à l'avant-projet de Protocole ferroviaire. Le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire s'est ensuite réuni à nouveau pour examiner le texte et les amendements suivants ont été décidés:

- (a) ajouter un nouveau paragraphe 1 à l'article V pour préciser les conditions d'identification du matériel roulant ferroviaire aux fins de l'article 7 de la Convention;
- (b) ajouter une nouvelle phrase au début du paragraphe 2 de l'article V;
- (c) modifier le paragraphe 2 de l'article V (qui deviendra le nouveau paragraphe 3) pour inclure un facteur de connexion entre l'Etat contractant qui fait la déclaration et l'élément de matériel roulant ferroviaire;
- (d) modifier le paragraphe 6 de l'article V (qui deviendra le nouveau paragraphe 7) pour préciser que le fait de ne pas répondre aux conditions de cet article ne rendrait pas nulle l'inscription;
- (e) modifier le paragraphe 1 de l'article XIII pour remplacer "conseil de représentants" par "un organe composé de représentants";
- (f) ajouter un nouveau paragraphe 3 à l'article XIII pour prévoir les privilèges et les immunités du Secrétariat,
- (g) modifier le paragraphe 4 de l'article XVII pour prévoir que le montant de l'assurance ou de la garantie financière ne sera pas inférieur au montant que l'Autorité de surveillance aura déterminé comme étant approprié, mais les facteurs que l'Autorité de surveillance devra prendre en compte restent à fixer;
- (h) modifier le paragraphe 1 de l'article XVIII pour refléter les conditions posées par la Convention, à savoir que les droits doivent être fixés par l'Autorité de surveillance, et que ces droits doivent être payés en relation avec d'autres services fournis par le Registre;
- (i) modifier le paragraphe 2 de l'article XVIII pour ajouter "raisonnables" entre "frais" et "de conception et de mise en œuvre" et de faire référence aux "frais raisonnables du Secrétariat de l'Autorité de surveillance";
- (j) supprimer le paragraphe 3 de l'article XVIII, à la lumière de l'amendement fait au paragraphe 1 de l'article XVIII; et

- (k) ajouter des notes de bas de page pour indiquer les questions qui doivent être approfondies.

Le texte des articles amendés de l'avant-projet de Protocole ferroviaire figure dans le document UNIDROIT 2005 Etude LXXIIH – Doc. 18 / OTIF/JGR/14. Comme ces amendements n'ont pas été entérinés par le Comité conjoint UNIDROIT/OTIF d'experts gouvernementaux qui ne sera plus convoqué, ils seront soumis à la Conférence diplomatique en tant que proposition des Etats membres du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire.

Conférence diplomatique

Le Groupe spécial a débattu des progrès réalisés dans la recherche d'un Etat pour accueillir la Conférence diplomatique. Aucun Etat n'a été à ce jour identifié. La possibilité de prendre contact avec l'Union européenne pour qu'elle apporte son assistance dans la recherche d'un Etat de l'Europe de l'est qui accueille la Conférence diplomatique a été mentionnée. Le Groupe spécial a également discuté des possibilités de trouver des fonds pour la tenue de la Conférence dans un pays africain. Le Secrétariat d'UNIDROIT a préparé une estimation provisoire des ressources nécessaires pour la tenue de la Conférence diplomatique, qui pourrait être utile aux Etats qui envisageraient d'accueillir la Conférence.

Conclusion de la réunion

Le Co-Président a conclu la réunion en disant qu'elle avait été très fructueuse et que l'on avait trouvé une solution pour la plupart des problèmes posés. Pour les problèmes non résolus, des procédures avaient été élaborées en vue d'une solution. La conclusion était donc qu'il ne serait pas nécessaire que le Groupe spécial se réunisse à nouveau avant la Conférence diplomatique, mais si la nécessité devait se faire sentir, le Co-Président assurerait la coordination avec les deux Organisations. Dans le cas contraire, le suivi des travaux de préparation se poursuivrait par courrier électronique.

ANNEXE I

GRUPE SPECIAL UNIDROIT / OTIF SUR LE REGISTRE FERROVIAIRE

- MANDAT -

(tel qu'adopté par le Comité conjoint d'experts gouvernementaux UNIDROIT/OTIF à sa troisième session tenue à Berne du 5 au 13 mai 2003)

1. Concernant l'article V:
 - a) solliciter, recevoir et résumer les observations des Etats et personnes intéressés, y compris des constructeurs, opérateurs et prêteurs, sur le fonctionnement du système (Suède, USA & GTF)
 - b) proposer toute mesure additionnelle au système, y compris des dispositions du règlement, en vue de mettre en œuvre ses objectifs. (Suède, USA & GTF)
2. Concernant l'article XI (maintenant l'article XIII):
 - a) déterminer, développer et proposer des modifications au projet d'article pour répondre aux questions soulevées dans les notes en bas de page relatives à cet article; (Canada, Suisse & OTIF)
 - b) élaborer les dispositions du règlement nécessaires pour mettre en œuvre l'article, et; (Canada, Suisse et OTIF)
 - c) sonder les Etats ou entités intéressés pour qu'ils soient nommés en tant que Conservateur. (Allemagne et UNIDROIT)
3. Concernant l'article XVI (maintenant l'article XVIII), évaluer et déterminer les facteurs à prendre en considération dans l'établissement du barème des droits en tenant compte des économies réalisées en vertu du système international par rapport aux systèmes nationaux. (USA, Finlande & Hongrie)
4. Déterminer, développer et proposer des modifications nécessaire concernant la responsabilité du Conservateur et la couverture d'assurance, et lien avec les obligations fiscales du Conservateur (GTF & Canada)
5. Examen de la situation dans le domaine de la construction et du financement de matériel roulant ferroviaire, notamment en Europe (GTF)
6. Développer une description du système international d'inscription envisagé (Canada & UNIDROIT)
7. Elaborer et proposer d'autres dispositions du règlement (Canada, Suisse & OTIF)

Pour mener à bien les tâches indiquées ci-dessus, le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire devra en particulier tenir compte des travaux de la Commission préparatoire pour la mise en œuvre du Protocole aéronautique et, le cas échéant, convoquer une réunion du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire.

ANNEXE II

ORDRE DU JOUR

Mardi 22 février

10h00 - 13h00

- Ouverture de la réunion
- Mise à jour sur le Registre aéronautique
- Présentation du point 5 du mandat (situation dans le domaine de la construction et du financement ferroviaire) par le GTF et discussion
- Discussion du point 3 du mandat (éléments à prendre en considération pour établir la structure tarifaire)

13h00 – 14h30

Déjeuner

14h30 – 17h30

- Suite de la discussion sur le point 3 (structure tarifaire)

Mercredi 23 février

10h00 - 13h00

- Suite de la discussion sur le point 3 (structure tarifaire)

13h00 – 14h30

Déjeuner

14h30 – 17h30.

- Discussion sur le point 2a (questions relatives à la capacité, à l'immunité et au domicile de l'Autorité de surveillance et du Conservateur)

Jedi 24 février

10h00 - 13h00

- Discussion sur le point 4 (responsabilité et assurance)
- Discussion sur le point 1b
- Discussion sur le point 2b (Règlement du Conservateur et Règles de procédure de l'Autorité de surveillance)

13h00 – 14h30

Déjeuner

14h30 – 17h30

- Suite de la discussion sur le point 2b
- Discussion sur le point 2c (États et entités intéressés à accueillir le Registre international)
- Discussion sur les Etats qui souhaitent accueillir la Conférence diplomatique

ANNEXE III

LISTE DES PARTICIPANTS

ALLEMAGNE

Inke WOLFF
Ministère fédéral de la Justice

CANADA

Richard SHAW
Director-General, Corporate Directorate
Industry Canada

ETATS-UNIS D'AMERIQUE

Peter BLOCH *Co-Président du Groupe spécial sur
le Registre ferroviaire*
Office of the General Counsel
U.S. Department of Transportation

Louis EMERY
Senior Structured Finance Counsel
Office of the General Counsel
Export-Import Bank of the United States

Steven HARRIS
Professor of Law
Chicago-Kent College of Law

FINLANDE

Mika MÄKILÄ
Coordinator in European Affairs
VR-Group Ltd
Finnish Railways

MEXIQUE

Jorge SÁNCHEZ CORDERO DÁVILA
Centro Mexicano de Derecho Uniforme

ROYAUME-UNI

Kevin HOULTON
Strategic Rail Authority
European Affairs Manager

Sir Roy GOODE, *membre du Comité de rédaction du
Comité d'experts gouvernementaux et Président du Comité
de rédaction du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire*

SLOVAQUIE

Zuzana ŠTRBÍKOVÁ
Lawyer – Headquarters –
Department of Strategy
Železničná Spoločnosť, a.s.

SUEDE	Henrik KJELLIN , <i>Co-Président du Groupe special sur le Registre ferroviaire</i> Conseiller – Marché intérieur – Justice et Affaires intérieures Représentation Permanente de la Suède auprès de l’Union européenne
SUISSE	Laurent NOËL Conservateur du registre des aéronefs Office fédéral de l’aviation civile Vincent RUSCA Office fédéral des transports
UKRAINE	Victoria GUKASYAN Chief Specialist International Organizations Division State Aviation Administration of Ukraine Anatolij TOFANCHUK Deputy Chief of State Property Department State Aviation Administration of Ukraine Anna MAZUR Head of International Agreements Ministry of Transport and Communications Irina SHVETZ Head of Protocol Sector International Department State Administration of the Railway Transport of Ukraine
GROUPE DE TRAVAIL FERROVIAIRE	Howard ROSEN , <i>Chairman of the RWG</i> Solicitor Zug, Suisse Lucia AINSWORTH Senior legal Adviser Angel Trains Limited Londres Jérôme GAUTHIER Director, Structured Finance Bombardier, Inc. Montréal Karin KILBEY Head of Business Standards HSBC Rail (UK) Ltd Londres Christiane KROEGER Senior Director, Sales and Project Finance, Structured Finance - Bombardier Transportation Berlin Benjamin von BODUNGEN Freshfields Bruckhaus Deringer - Frankfurt am Main

**ASSOCIATION OF AMERICAN
RAILROADS (AAR)**

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

**BANQUE EUROPEENNE
D'INVESTISSEMENT**

Hervé GUENASSIA
Legal Counsel
Luxembourg

SITA

Andrew CHARLTON
Senior Director, Industry and Government Affairs
Genève

*
* *

OTIF

Gerfried MUTZ
Directeur-Général adjoint
OTIF

UNIDROIT

Herbert KRONKE
Secrétaire Général

John ATWOOD
Chargé de recherches

Alison McMILLAN
Chargée de recherches

Marina SCHNEIDER
Chargée de recherches

ANNEXE IV

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE ET LE CONSERVATEUR CAPACITÉ JURIDIQUE, IMMUNITÉ ET DOMICILE

Document préparé par M. Gerfried MUTZ, OTIF,
pour la 3ème réunion du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire
Bruxelles, Septembre 2004, et révisé après cette réunion

OCTI/GMU (Décembre 2004)

Mandat

Concernant l'article XIII de l'avant-projet de Protocole ferroviaire, le point 2(a) du mandat du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire (ci-après le "Groupe spécial") suggère que le Canada, la Suisse et l'OTIF:

"détermine[nt], développe[nt] et propose[nt] des modifications au projet d'article pour répondre aux questions soulevées dans les notes de base de page relatives à cet article" (CANADA, SUISSE & OTIF)".

Le paragraphe 1 de l'article XIII est ainsi rédigé: "L'Autorité de surveillance est un conseil de représentants ⁶, chaque Etat partie nommant un représentant."

La note 6 se lit ainsi: "Les questions relatives à l'immunité, à la capacité juridique et au domicile du conseil en tant que sujet de droit international devront être réglées. Il pourrait aussi être nécessaire de prévoir dans le Protocole l'autorisation d'établir des règles internes de procédure."

Article XIII de l'avant-projet de Protocole ferroviaire

L'article XIII de l'avant-projet de Protocole ferroviaire prévoit que l'Autorité de surveillance est un conseil composé de représentants nommés par chaque Etat partie au Protocole. Cette Autorité de surveillance aura la personnalité juridique internationale. L'Autorité de surveillance, ainsi que ses responsables et employés, jouissent, conformément à l'article 27 de la Convention, "de l'immunité contre toute action judiciaire ou administrative conformément aux dispositions du Protocole" ainsi que des exemptions fiscales et des autres privilèges prévus dans l'accord de siège conclu avec l'État hôte. A ce stade, le Protocole ne règle pas la question des privilèges et des immunités de l'Autorité de surveillance.

La création du conseil de représentants pousse le Groupe spécial à se demander si le conseil est une entité séparée de l'Autorité de surveillance. Ce doute explique les questions posées dans la note 6 de bas de page. Il serait simplement et probablement plus simple et plus approprié de dire que l'Autorité de surveillance est constituée d'un représentant de chaque Etat partie. Une telle approche respecterait l'intention et laisserait intactes les dispositions pertinentes de la Convention, y compris celles qui régissent les questions posées dans la note 6 de bas de page.

Le Groupe spécial **recommande** de modifier le texte du paragraphe 1 de l'article XIII comme suit: *"L'Autorité de surveillance est composée d'un représentant de chaque Etat partie."*

Ni la Convention, ni l'avant-projet de Protocole, ne prévoit expressément la compétence de l'Autorité de surveillance pour conclure un accord de siège relatif aux privilèges et immunités avec l'Etat sur le territoire duquel elle sera située.

Statut juridique du Secrétariat

Le paragraphe 2 de l'article XIII de l'avant-projet de Protocole ferroviaire est ainsi rédigé:

"L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires est le Secrétariat de l'Autorité de surveillance et assiste cette dernière dans l'exercice de ses fonctions⁸."

La note 8 de bas de page se lit ainsi:

"Le Protocole pourrait établir que l'Assemblée Générale de l'OTIF doit approuver que l'OTIF devienne le Secrétariat de l'Autorité de surveillance. Dans la mesure où l'OTIF agira en tant que Secrétariat, les questions relatives à l'immunité, à la capacité juridique et au domicile devront être examinées. Le Protocole devrait prévoir le financement des activités de l'OTIF aux fins du Protocole."

Sur le plan strictement juridique, il semble n'y avoir aucune obligation que le Protocole mentionne le fait que l'Assemblée générale de l'OTIF doive donner son approbation pour que cette organisation devienne le Secrétariat de l'Autorité de surveillance. Une telle approbation pourrait être exigée si le Protocole demandait que l'OTIF, en agissant en tant que Secrétariat de l'Autorité de surveillance, exerce une tâche qui soit en contradiction avec l'esprit ou l'intention de son statut. Dans le cas actuel, le rôle envisagé par le Protocole n'est pas en contradiction avec les objectifs de l'OTIF et peut être considéré comme un complément à la situation existante.

Conformément au paragraphe 1 de l'article 4 de la COTIF de 1999 "Reprise et transfert d'attributions" cependant, "[s]ur décision de l'Assemblée générale, l'Organisation est autorisée à reprendre, en conformité avec les buts définis à l'article 2, les attributions, ressources et obligations qui lui seraient transférées par d'autres organisations intergouvernementales en vertu d'accords conclus avec ces organisations."

Le Groupe spécial **recommande** que le libellé du paragraphe 2 de l'article XIII de l'avant-projet de Protocole ferroviaire soit modifié pour se lire:

"Le Secrétariat de l'Autorité de surveillance est l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires."

Option 1: *Le Secrétariat assiste l'Autorité de surveillance dans l'exercice de ses fonctions. Au cas où l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires refuse d'agir en tant que Secrétariat, l'Autorité de surveillance peut nommer une personne ou un organe pour exercer les fonctions du Secrétariat."*

Option 2: *"Au cas où l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires ne peut ou ne souhaite pas agir en tant que Secrétariat de l'Autorité de surveillance, une conférence des Etats contractants est convoquée par le Dépositaire pour désigner un autre Secrétariat par un vote à la majorité des membres représentés au moment du vote."*

En fait, il semble peu probable que l'Assemblée générale de l'OTIF refuse que l'organisation devienne le Secrétariat. Lors de sa session de l'automne 2003, le Comité administratif de l'OTIF a examiné et adopté un document (CA 100/4) concernant l'éventuelle prise de fonctions relatives au "Protocole ferroviaire" (Secrétariat de l'Autorité de surveillance) et a apporté son appui unanime aux efforts du Secrétariat à ce propos.

L'avant-projet de Protocole ferroviaire n'indique pas de statut juridique pour le Secrétariat de l'Autorité de surveillance. Il mentionne seulement que de l'OTIF "est le Secrétariat de l'Autorité de surveillance".

Évidemment, il faut distinguer le Secrétariat de l'Autorité de surveillance du personnel nommé pour tenir le Registre (Conservateur, responsables et employés), ainsi les employés du Secrétariat ne pourraient pas se voir confier certaines tâches concernant le Registre.

Sur la question de l'immunité, on se rend compte que l'immunité est attribuée à l'OTIF seulement pour autant qu'elle est nécessaire pour exécuter les obligations de l'OTIF en vertu de sa Convention, la COTIF. Il y a des doutes quant à savoir si cette disposition donne à l'OTIF une immunité aux fins du Protocole ferroviaire. Pour cette raison, l'avant-projet de Protocole ferroviaire devrait établir que le Secrétariat jouit de l'immunité aux fins du Protocole.

Le Groupe spécial **recommande** par conséquent d'ajouter la disposition suivante à l'article XIII de l'avant-projet de Protocole :

"Le Secrétariat aura la personnalité juridique s'il n'en est pas déjà dotée. Le Secrétariat et ses employés jouissent des immunités visées aux paragraphes 3 et 4 de l'article 27 de la Convention."

Comme on l'a mentionné ci-dessus, il faut distinguer le Registre ferroviaire international du Secrétariat de l'Autorité de surveillance. Conformément à la Convention du Cap, le "Registre international" n'a pas de personnalité juridique distincte en vertu du droit international. Seule l'Autorité de surveillance a la personnalité juridique internationale et jouit d'immunités. C'est l'opinion exprimée par le Professeur Goode dans son Commentaire officiel (p. 92, points 3 et 4), par le Groupe de travail sur le projet de Règlement pour le Protocole aéronautique (Rapport de la seconde réunion, Montréal, 12 au 14 novembre 2002) et par le Groupe spécial.

La Convention établit que les biens, documents, bases de données et archives du Registre international sont inviolables et que l'Autorité de surveillance peut lever cette inviolabilité, ou définir les critères de consultation du Registre.

Personnalité juridique du Conservateur

Conformément au paragraphe 5 de l'article 17 de la Convention, le Conservateur assure le fonctionnement efficace du Registre.

Le Conservateur peut-être une personne physique ou une personne morale en vertu du droit public ou privé. Des questions telles que la compétence du tribunal en vertu de l'article 44 de la Convention du Cap, ou la fiscalité relative au Registre, devraient être réglées entre l'Autorité de surveillance et l'État où le Conservateur a son domicile.

Privilèges et immunités

Ni la Convention du Cap, ni l'avant-projet de Protocole ferroviaire ne prévoient que le Conservateur jouit de privilèges et d'immunités.

Le Conservateur jouit néanmoins de certains privilèges et immunités: l'article 44 de la Convention indique qu'aucun tribunal ne peut prendre de mesures ni prononcer de jugements ni rendre de décisions à l'encontre du Conservateur, sauf en cas de demande de dommages-intérêts compensatoires pour un préjudice qui découle directement d'une erreur ou omission du Conservateur ainsi que de ses responsables et employés ou d'un dysfonctionnement du système en vertu de l'article 28 de la Convention. Le Conservateur jouit par conséquent d'immunités pour tous les actes qu'il accomplit en qualité privée ou professionnelle, à l'exception du cas visé ci-dessus concernant les demandes de dommages-intérêts compensatoires. Ainsi, dans l'hypothèse où le Conservateur se serait approprié de façon indue des biens du Registre à son profit sans avoir causé de préjudice aux utilisateurs du Registre, il ne pourrait pas être poursuivi, à moins que son immunité n'ait été levée. De façon analogue, le Conservateur jouit d'une immunité absolue pour tous les actes accomplis à titre personnel, y compris par exemple en cas d'infraction grave aux règles de circulation routière qui ont causé des dommages matériels ou physiques.

Le Conservateur fait fonctionner le Registre international sous le contrôle et les instructions de l'Autorité de surveillance. Le fait que ni la Convention du Cap, ni l'avant-projet de Protocole ferroviaire, n'indiquent que le Conservateur jouit de privilèges et d'immunités pourrait entraîner des tarifs plus élevés qu'ils ne devraient l'être. Ainsi, le Groupe spécial recommande d'ajouter les dispositions suivantes en tant que paragraphe 5 de l'article XI (devenu l'article XIII) de l'avant-projet de Protocole ferroviaire:

Option 1: *"[Pour plus de certitude,] [L]e Conservateur jouit des immunités et exemptions visées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 27 de la Convention."*

Option 2: *"[Pour plus de certitude,] [L]es paragraphes 2 et 3 de l'article 27 de la Convention s'appliquent au Conservateur."*

Option 3: *"[Pour plus de certitude,] [L]e Conservateur est réputé être un représentant de l'Autorité de surveillance et les paragraphes 2 et 3 de l'article 27 de la Convention s'appliquent au Conservateur."*

Quelle que soit l'option choisie, il faudrait ajouter le libellé suivant pour traiter la situation vécue dans le contexte du Protocole aéronautique:

"Aux fins du paragraphe 3 de l'article 27 de la Convention, lorsque l'Autorité de surveillance et le Conservateur sont situés dans des Etats différents, l'Etat hôte" désigne également l'Etat dans lequel le Conservateur est situé."

Responsabilité

Le Conservateur est personnellement tenu, conformément à l'article 28 de la Convention, au paiement de dommages-intérêts compensatoires pour les pertes subies lorsque le préjudice découle d'une erreur ou omission du Conservateur et de ses employés (dysfonctionnement du Registre). Conformément à ce libellé, le Conservateur est tenu de couvrir les dommages avec ses biens personnels, sous réserve de souscrire une assurance pour ce type de risque. Une telle

assurance ayant été souscrite par le Conservateur "*ad personam*", elle pourrait se retourner contre lui (et son patrimoine personnel) en cas de faute du Conservateur ou de ses employés. Il n'est indiqué nulle part que la responsabilité du Conservateur est limitée au montant de l'assurance ou aux biens du Registre respectivement (dans la mesure où l'Autorité de surveillance décide de lever l'inviolabilité de ces biens).

Depuis le 11 septembre 2001, le marché de l'assurance a changé. Aujourd'hui, il se pourrait qu'il soit pas possible de trouver une couverture d'assurance adéquate pour une responsabilité illimitée. De toute façon, les coûts de l'assurance augmenteront les coûts de fonctionnement du Registre.

Le Groupe spécial **recommande** par conséquent d'ajouter le paragraphe suivant à l'article XV (devenu l'article XVII) de l'avant-projet de Protocole ferroviaire:

L'Autorité de surveillance peut limiter la responsabilité du Conservateur en vertu de l'article 28 de la Convention au montant de l'assurance ou de la garantie financière contractée par le Conservateur aux fins du paragraphe 4 de l'article 28 de la Convention.

ANNEXE V

ELEMENTS A PRENDRE EN CONSIDERATION LORS DE L'ETABLISSEMENT DU BAREME DES DROITS DU REGISTRE INTERNATIONAL FERROVIAIRE

(document préparé par M. Peter BLOCH,
Co-Président du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire)

Conformément au point 3 du mandat adopté par le Comité d'experts gouvernementaux chargé d'élaborer un projet de Protocole ferroviaire lors de sa troisième session, le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire doit évaluer et déterminer les facteurs à prendre en considération dans l'établissement du barème des droits en tenant compte des économies réalisées en vertu du système international par rapport aux systèmes nationaux. Le présent document a pour but de soulever des questions en vue de la réunion du Groupe spécial sur le Registre ferroviaire, et de proposer quelques solutions.

Le barème des droits pour le Registre ferroviaire international est fondamental au regard du succès dudit Protocole. Lors des travaux de la Commission préparatoire sur le Registre aéronautique, ce point a fait l'objet de longues discussions et le barème des droits qui a finalement été adopté reflète le besoin de maintenir les tarifs demandés aux utilisateurs au plus bas. Cette sensibilité à l'égard des coûts sera particulièrement vraie pour le secteur ferroviaire, où l'élément de matériel roulant le plus cher, la locomotive, a un coût inférieur à l'aéronef commercial le moins cher. C'est également vrai parce que les droits d'inscription actuellement demandés dans certains au moins des systèmes d'inscription existants sont extrêmement modestes. Un certain nombre d'Etats peuvent avoir besoin de savoir à l'avance ce qu'est un barème des droits puisqu'il jouera probablement un rôle important dans leur décision de ratifier ou non le Protocole ferroviaire.

L'Autorité de surveillance et le Secrétariat. Le barème des droits dépendra dans une large mesure des coûts impliqués dans la conception, le fonctionnement et le contrôle du Registre. Dans le texte actuel de l'avant-projet de Protocole ferroviaire, le paragraphe 2 de l'article XVIII indique que les coûts raisonnables de l'Autorité de surveillance et de son Secrétariat seront financés à partir des droits perçus. Le paragraphe 1 de l'article XIII indique que l' "Autorité de surveillance est un conseil de représentants, chaque Etat partie nommant un représentant" (le Groupe spécial sur le Registre ferroviaire propose de supprimer la notion de conseil; voir le document sur la capacité juridique, l'immunité et le domicile). Le paragraphe 2 de l'article XIII prévoit également que l'OTIF "est le Secrétariat de l'Autorité de surveillance". Ainsi, contrairement au Protocole aéronautique qui envisage actuellement deux fonctions exercées par une entité (l'OACI), deux entités sont ici prévues.

En ce qui concerne l'Autorité de surveillance, il y a de forts arguments qui militent en faveur de la modification de l'avant-projet de Protocole ferroviaire pour qu'il soit clair qu'il n'y aura ni compensation ni remboursement pour un Etat partie ou ses représentants. S'il s'agit d'un Etat partie, son ou ses ressortissants bénéficient, où devraient bénéficier, des avantages de la Convention. Cela devrait représenter davantage qu'une simple compensation pour leurs propres frais. Au-delà, les coûts actuels qui incombent à un Etat pour exercer ce rôle ne devraient pas être très lourds en raison du peu de travail que cet organe devra réaliser. Il pourra s'agir de participer à des réunions périodiques, de prendre des décisions (ce qui pourrait très bien se faire à travers des vidéoconférences et des votes électroniques) et pas grand-chose d'autre; après

tout, la seule responsabilité qui existe est celle de devoir superviser un système d'inscription hautement électronique et fondé sur la publicité.

En ce qui concerne le Secrétariat, l'avant-projet de Protocole ferroviaire prévoit actuellement que ses coûts raisonnables seront ouverts. Si cela est équitable, il est aussi important que ces coûts soient contrôlés afin de les maintenir au plus bas possible. Par conséquent, il devrait être dit clairement que l'Autorité de surveillance sera l'organe de décision ultime sur la question de savoir quelles sont les coûts raisonnables du Secrétariat. À cette fin, le Secrétariat devrait préparer et soumettre à l'Autorité de surveillance un budget à l'avance qui explique de façon détaillée les coûts envisagés. Par ailleurs, l'Autorité de surveillance devrait avoir la possibilité, au cas où les droits ne couvriraient pas de façon temporaire les coûts du Registre, de reporter le paiement du Secrétariat pendant une période qui serait fixée par l'Autorité de surveillance.

Une autre proposition de rédaction serait d'ajouter le mot "raisonnables" après le mot "frais" dans la première ligne du paragraphe 2 de l'article XVIII: les utilisateurs du système ne devraient pas avoir à payer pour des biens déraisonnables ou superficiels achetés par le Conservateur, ou pour des frais généraux répartis de façon impropre, etc.

Ainsi, si l'on regroupe ces différents points, on aboutit à la proposition de révision du paragraphe 2 de l'article XVIII suivante:

"Les droits visés au paragraphe précédent sont fixés de manière à recouvrer les frais raisonnables de conception et de mise en œuvre (amortis sur une période de 10 ans), et de fonctionnement du Registre international. Les frais raisonnables du Secrétariat de l'Autorité de surveillance sont également couverts par les droits, au moment et pour le montant fixés par l'Autorité de surveillance.

Economies dans les transactions. En ce qui concerne les économies faites sur les transactions (pour ceux qui utilisent actuellement un registre national) à compter de la mise en œuvre d'un Registre international, l'Association des chemins de fer américains (*Association of American Railroads, AAR*) a examiné la question et est parvenue à la conclusion qu'il n'y aurait pas d'économies pour les utilisateurs des registres nord-américains existants. S'il pourrait y avoir des économies réalisées par les parties qui ne doivent plus procéder à une inscription dans des registres nationaux, ces économies, selon l'AAR, seraient plus que compensées par d'éventuelles augmentations des frais pour les autres services que ces registres nationaux devront continuer à fournir. L'AAR a également indiqué qu'il ne devrait pas y avoir d'économies en ce qui concerne les consultations et les avis juridiques parce que les investisseurs prudents pourraient encore se sentir obligés de procéder à des vérifications auprès des registres nationaux, même après la mise en place du Registre international.

Services. En ce qui concerne les services pour lesquels les droits sont demandés, le texte actuel de l'avant-projet de Protocole ferroviaire indique, au paragraphe 1 de l'article XVIII, qu'il s'agit des inscriptions et des consultations.

Comme cela ressort du barème des droits qui a été établi pour le Protocole aéronautique, il y a d'autres services qui seront fournis par le Registre. Ainsi, pour couvrir ces services, et de la sorte réduire les droits demandés pour les inscriptions, le paragraphe 1 de l'article XVIII pourrait être modifié en ajoutant à la fin du paragraphe les mots "et toutes autres services que le Registre peut fournir".

Coûts de démarrage. En ce qui concerne le financement des coûts de démarrage, distincts de des coûts permanents du Registre, il faudrait examiner toute aide possible qui pourrait être apportée par le pays hôte. À cet égard, il convient de noter que, dans le domaine aéronautique, on est toujours parti de l'hypothèse que le pays hôte couvrirait les frais de constitution du registre et c'est en effet le cas actuellement avec Aviareto qui reçoit une aide du Gouvernement irlandais. Si nous ne savons pas si l'entité choisie comme Conservateur recevra une telle assistance, le Protocole ferroviaire devrait le permettre. À cet effet, nous pourrions souhaiter proposer que le libellé au début du paragraphe 2 de l'article XVIII, à propos des frais de conception et de mise en oeuvre, soit plus permissif. Par exemple, il pourrait se lire de la façon suivante: "Les droits visés au paragraphe précédent sont fixés de manière à recouvrer les frais raisonnables de fonctionnement du Registre international et, si cela est nécessaire, les frais raisonnables de conception et de mise en œuvre (amortis sur une période de 10 ans) du Registre international."

Rôle de l'autorité de surveillance dans la révision des droits. Il faut également examiner la question de savoir s'il est nécessaire d'éclaircir le rôle de l'Autorité de surveillance dans la révision des droits. Le paragraphe 1 de l'article XVIII semble indiquer que l'Autorité de surveillance peut décider d'être impliquée dans la révision des droits, et le paragraphe 3 indique qu'elle doit être impliquée lorsque les droits augmenteraient de plus de 10 %. Étant donné l'intérêt qui existe à maintenir au plus bas les droits, l'Autorité de surveillance devrait-elle approuver tous les changements dans le barème des droits ?

Comment les droits sont fixés. Il est aussi important d'examiner comment les droits d'inscription devraient être calculés. La méthode la plus simple serait de faire payer un montant fixé pour chaque élément de matériel roulant ferroviaire qui est inscrit. Une variante pourrait être de faire payer un droit fixé par catégorie de matériel roulant ferroviaire. Ainsi il pourrait y avoir un droit pour les wagons plate-forme ou pour les simples wagons de marchandises, un autre pour les wagons plus sophistiqués tels que les véhicules réfrigérés, et un autre encore pour les locomotives.

Une autre approche serait de faire payer un droit fixé par transaction. Contrairement à l'aéronautique, les financements dans le domaine ferroviaire sont habituellement faits pour des centaines de véhicules en même temps. Ainsi, le fait de faire payer un droit par transaction serait plus compatible avec les pratiques financières existantes. Toutefois, une telle approche ne permettrait probablement pas d'obtenir des revenus importants.

Une autre solution serait de faire payer un droit basé sur la valeur de la transaction en dollar. D'une certaine façon cela pourrait être l'approche la plus équitable. Toutefois, dans les transactions qui impliquent des milliers de véhicules, qui ont parfois lieu en Amérique du Nord, une telle approche pourrait entraîner des droits extrêmement élevés. On pourrait régler la question en imposant un droit maximum par transaction. Un problème plus important lié à cette approche pourrait être que la valeur des transactions en dollar pourrait ne pas être connue du public dans tous les pays. Si tel était le cas, on ne pourrait envisager une telle approche.

Il faut également déterminer le barème des droits pour les consultations, les modifications, etc. On peut soutenir que la méthode choisie pour les inscriptions serait également utilisée pour d'autres services fournis par le Conservateur. Toutefois, si une méthode plus complexe est utilisée pour les inscriptions, on pourrait souhaiter utiliser une approche plus simple pour les autres services du Conservateur.

Mettre un plafond aux revenus d'un Conservateur privé. Une autre question qu'il faudrait examiner est celle de savoir si, lorsque le Conservateur est une entité privée, il faudrait mettre un plafond aux gains qu'il peut réaliser. La notion est ici que si les droits excèdent de beaucoup les prévisions, le Conservateur ne devrait pas, au moins à long terme, réaliser un profit d'aubaine. Toutefois, la question pourrait être réglée de façon adéquate à travers le contrôle que l'Autorité de surveillance exerce sur le barème des droits.

Service d'assistance (Help desk). Il faut également examiner le type de services d'assistance à fournir. Dans le domaine aéronautique, il y aura un service d'assistance 24 heures sur 24 et sept jours sur sept en anglais, français et espagnol. C'est le point le plus coûteux du budget du Registre aéronautique. Malheureusement, il est difficile de voir comment contourner ce type de service d'assistance. Les transactions peuvent être faites de façon virtuelle n'importe où dans le monde, c'est pourquoi il est difficile de déterminer un moment de la journée où ce service pourrait ne pas être disponible. On pourrait faire des économies en prévoyant moins de langues, mais cela amoindrirait la raison d'être, et donc l'utilité, d'un service d'assistance.

Assurance. La dernière question a trait à l'assurance. Comme on l'a vu dans le contexte aéronautique, il peut s'agir d'une partie très importante des dépenses du Registre. Après le 11 septembre, le marché est devenu incertain. Il semblerait par conséquent prudent de donner à l'Autorité de surveillance la plus grande discrétion pour décider quel type d'assurance obtenir. Par conséquent, nous pourrions recommander de modifier le paragraphe 4 de l'article XVII qui se lirait:

“Le montant de l'assurance ou de la garantie financière visées au paragraphe 4 de l'article 28 de la Convention sera déterminé par l'Autorité de surveillance.”