

E 4324

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 6 mars 2009

Annexe au procès-verbal de la séance
du 6 mars 2009

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de décision du Conseil concernant la signature par la Communauté européenne du protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007.

COM (2009) 94 final.



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 3 mars 2009 (03.03)
(OR. en)**

7115/09

TRANS 90

PROPOSITION

Origine: Commission

En date du: 2 mars 2009

Objet: Proposition de décision du Conseil concernant la signature par la Communauté européenne du protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j.: COM(2009) 94 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 2.3.2009
COM(2009) 94 final

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

**concernant la signature par la Communauté européenne du
protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la
convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels
d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007**

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Objet de la présente proposition

La Commission propose que la Communauté signe le protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (ci-après, «le protocole ferroviaire» ou «le protocole de Luxembourg») à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté lors d'une conférence diplomatique organisée sous les auspices conjoints de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) à Luxembourg du 12 au 23 février 2007. Quarante-deux États et onze Organisations internationales ont participé à la Conférence diplomatique. La Commission européenne a participé aux négociations pour la Communauté européenne sur la base des directives du Conseil adoptées le 28 février 2003. Deux États membres, le Luxembourg et l'Italie, ont signé le protocole à la fin de la conférence.

2. La Convention du Cap et le protocole ferroviaire

2.1. Champ d'application

La convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après, «la convention du Cap» ou «la convention») et le protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (ci-après, le «protocole aéronautique») ont été adoptés lors d'une conférence diplomatique organisée au Cap du 29 octobre au 16 novembre 2001.

La convention institue un régime uniforme pour la constitution et les effets d'une garantie internationale (contrat constitutif de sûreté, contrat réservant un droit de propriété ou contrat de bail) portant sur certaines catégories de matériels d'équipement mobiles désignés dans des protocoles relatifs aux catégories suivantes: biens aéronautiques, matériel roulant ferroviaire et biens spatiaux.

L'instrument comprend la convention de base prévoyant des dispositions juridiques applicables à toutes les catégories de matériels d'équipement mobiles et plusieurs protocoles spécifiques contenant des règles particulières se rapportant à certains types d'équipement.

Ces protocoles pouvant entraîner une modification de la convention lorsque les caractéristiques spécifiques du secteur concerné l'exigent, c'est le protocole qui l'emporte et non la convention pour ce qui concerne chaque catégorie de matériels d'équipement mobiles. Les obligations des États membres au titre de la convention varient selon le protocole auquel ils adhèrent. La convention ne s'applique à une catégorie de matériels d'équipement mobiles qu'après entrée en vigueur du protocole concerné et entre les parties audit protocole. Toutefois, la convention et le protocole doivent être lus ensemble comme constituant un seul et même instrument.

La convention s'applique lorsque le débiteur est situé dans un État contractant (article 3) puisque les différents protocoles prévoient des critères de rattachement spécifiques (à savoir l'État d'enregistrement). La garantie établie par la convention (articles 1er et 2) concerne le bien inscrit, mais aussi les produits d'indemnisation et droits associés, et le protocole visé peut prévoir que la convention s'applique à la vente d'un bien (article 41 de la convention). La convention renforce les droits des bénéficiaires de cette garantie unifiée réelle sur des

biens d'équipement mobiles dans les cas où le débiteur n'exécute pas ses obligations (articles 8 à 15). Enfin, la convention met en place un système international permettant aux créanciers d'inscrire les garanties portant sur les différentes catégories de biens d'équipement mobiles (articles 16 à 26), en donnant la priorité à la garantie inscrite du créancier (article 29).

Le protocole ferroviaire définit certaines règles relatives à la priorité et à la force exécutoire des garanties internationales inscrites pour certains types de créanciers finançant du matériel roulant – à savoir le constituant, le vendeur conditionnel ou le bailleur. Il offre en outre aux créanciers des mesures spécifiques en cas d'inexécution des obligations (article VII) et propose trois variantes pour ce qui est des mesures en cas d'insolvabilité du débiteur (article IX). Conformément au chapitre III, un registre international est accessible par l'intermédiaire d'Internet, et une Autorité de surveillance est établie. Enfin, l'article XXV autorise à certaines conditions les États contractants à faire des déclarations relatives à des exemptions de service public.

2.2. Objectifs du protocole ferroviaire

Cet instrument vise à faciliter l'offre de financement portant sur du matériel roulant ferroviaire de grande valeur par la création d'une garantie internationale particulièrement forte en faveur des créanciers (vendeurs à crédit et organismes fournissant un crédit pour de telles ventes) qui leur confère une priorité «absolue» sur ces biens dans un registre international.

Un tel instrument, auquel sont parties de nombreux partenaires commerciaux de la Communauté parmi les principaux, est susceptible d'avoir un effet positif non négligeable sur l'industrie ferroviaire européenne ainsi que sur les banques et les gouvernements européens en encourageant les investissements de capitaux dans le secteur ferroviaire et en favorisant la création d'un véritable marché de la location. Avant de pouvoir en bénéficier, la Communauté doit toutefois signer et ratifier le protocole ferroviaire.

3. Compétence de la Communauté

La convention du Cap et ses protocoles sont des accords mixtes relevant en partie de la compétence exclusive de la Communauté. En 2002, la Commission avait présenté deux propositions en vue de la signature et de la conclusion par la Communauté de la convention du Cap et du protocole aéronautique. En juillet 2008, la Commission a présenté une proposition révisée envisageant uniquement la conclusion de ces instruments internationaux, puisqu'ils ne sont plus ouverts à la signature en raison de leur entrée en vigueur.

La Communauté est compétente pour certaines matières régies par le protocole ferroviaire et affectant le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale¹, le règlement (CE) n° 1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité², le règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)³. En outre, il existe une législation communautaire relative aux matières régies par le protocole ferroviaire et affectant la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté

¹ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1.

² JO L 160 du 30.6.2000, p. 1.

³ JO L 177 du 4.7.2008, p. 6.

(refonte)⁴ et le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne⁵. Pour ces raisons, les États membres ne peuvent signer le protocole ferroviaire indépendamment de la Communauté.

Le 28 février 2003, le Conseil avait autorisé la Commission à négocier au nom de la Communauté, lors de la conférence diplomatique de Luxembourg, les dispositions du protocole ferroviaire qui relèvent de la compétence exclusive de la Communauté et affectaient le droit communautaire.

En vertu de l'article XXII du protocole ferroviaire, les «Organisations régionales d'intégration économique» peuvent signer, accepter et approuver cet instrument ou y adhérer. Aux fins du protocole ferroviaire, on entend par «organisation régionale d'intégration économique» une organisation ayant compétence sur certaines matières régies par le protocole et pouvant le signer. Cette définition permettra à la Communauté de signer cet instrument, sous réserve de l'approbation nécessaire des institutions communautaires. Conformément à l'article XXII, paragraphe 3, toute référence à «État contractant», «États contractants», «État partie» ou «États parties» dans le protocole s'applique également à la Communauté, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi.

L'article XXII, paragraphe 2, du protocole ferroviaire prévoit qu'au moment de la signature, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, la Communauté présente une déclaration générale indiquant les matières régies par le protocole ferroviaire qui relèvent de la compétence communautaire. À cette fin, un projet de déclaration figure en annexe. Ce texte a été rédigé sur la base des compétences actuellement conférées à la Communauté par le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000, le règlement (CE) n° 1346 du Conseil du 29 mai 2000, le règlement (CE) n° 593/2008 du 17 juin 2008, la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte) et le règlement (CE) n° 881/2004 du 29 avril 2004.

Pour les raisons qui précèdent, la Commission propose au Conseil d'adopter la décision suivante, autorisant la signature du protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, en faisant la déclaration susmentionnée dont le texte figure en annexe.

⁴ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

⁵ JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

concernant la signature par la Communauté européenne du protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 61, point c), en liaison avec son article 300, paragraphe 2, premier alinéa,

vu la proposition de la Commission⁶,

considérant ce qui suit:

- (1) La Communauté œuvre en faveur de l'établissement d'un espace judiciaire commun fondé sur le principe de la reconnaissance mutuelle des décisions judiciaires.
- (2) Le protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (ci-après dénommé «le protocole ferroviaire») à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après dénommée «la convention du Cap»), adopté à Luxembourg le 23 février 2007, contribue utilement à la réglementation au niveau international. Il est par conséquent souhaitable que les dispositions de cet instrument relatives aux matières relevant de la compétence exclusive de la Communauté soient appliquées dès que possible.
- (3) La Commission a négocié le protocole ferroviaire au nom de la Communauté pour les parties relevant de la compétence exclusive de cette dernière.
- (4) L'article XXII, paragraphe 1, du protocole ferroviaire dispose que les organisations régionales d'intégration économique ayant compétence sur certaines matières régies par le protocole ferroviaire peuvent signer ledit protocole.
- (5) Le protocole demeure ouvert à la signature jusqu'à son entrée en vigueur.
- (6) Certaines des matières régies par le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale⁷, le règlement (CE) n° 1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité⁸, le règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur

⁶ JO C [...] du [...], p. [...].

⁷ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par...

⁸ JO L 160 du 30.6.2000, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par...

la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)⁹, la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte)¹⁰ et le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne¹¹ font également l'objet du protocole ferroviaire.

- (7) La Communauté a une compétence exclusive pour certaines des matières couvertes par le protocole ferroviaire, tandis que les États membres ont compétence sur d'autres matières couvertes par cet instrument.
- (8) Il convient donc que la Communauté signe le protocole ferroviaire. L'article XXII, paragraphe 2, du protocole ferroviaire prévoit qu'au moment de la signature, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, une organisation régionale d'intégration économique présente une déclaration indiquant les matières régies par ledit protocole pour lesquelles ses États membres lui ont délégué leur compétence.
- (9) Le Royaume-Uni et l'Irlande participent à l'adoption et à l'application de la présente décision.
- (10) Conformément aux articles 1er et 2 du protocole sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption de la présente décision et n'est pas lié par celle-ci, ni soumis à son application,

DÉCIDE:

Article premier

1. Sous réserve d'une éventuelle conclusion à une date ultérieure, la signature du protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007, est approuvée au nom de la Communauté.

2. Dans la présente décision, on entend par «État membre» tous les États membres, à l'exception du Danemark.

Article 2

Le président du Conseil est autorisé à désigner la ou les personnes habilitées à signer, au nom de la Communauté européenne, le protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, moyennant le respect de la condition énoncée à l'article 3.

⁹ JO L 177 du 4.7.2008, p. 6.

¹⁰ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

¹¹ JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.

Article 3

Lorsqu'elle signe le protocole ferroviaire, la Communauté présente la déclaration qui figure en annexe, conformément à l'article XXII, paragraphe 2, du protocole.

Le texte du protocole est annexé à la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le Président*

ANNEXE

Déclaration présentée en vertu de l'article XXII, paragraphe 2, concernant la compétence de la Communauté européenne sur les matières régies par le protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (le «protocole ferroviaire»), adopté à Luxembourg le 23 février 2007, pour lesquelles les États membres ont délégué leur compétence à la Communauté

1. Le protocole ferroviaire dispose à son article XXII que les organisations régionales d'intégration économique constituées par des États souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par ce protocole peuvent le signer, sous réserve de procéder à la déclaration prévue au paragraphe 2 dudit article. La Communauté a décidé de signer le protocole ferroviaire et procède donc à cette déclaration.

2. Les membres actuels de la Communauté européenne sont le Royaume de Belgique, la République de Bulgarie, la République tchèque, le Royaume de Danemark, la République fédérale d'Allemagne, la République d'Estonie, l'Irlande, la République hellénique, le Royaume d'Espagne, la République française, la République italienne, la République de Chypre, la République de Lettonie, la République de Lituanie, le Grand-Duché de Luxembourg, la République de Hongrie, la République de Malte, le Royaume des Pays-Bas, la République d'Autriche, la République de Pologne, la République portugaise, la Roumanie, la République de Slovénie, la République slovaque, la République de Finlande, le Royaume de Suède, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

3. Toutefois, la présente déclaration ne s'applique pas au Royaume de Danemark, conformément aux articles 1er et 2 du protocole sur la position du Danemark annexé aux traités.

4. La présente déclaration n'est pas applicable aux territoires des États membres auxquels le traité instituant la Communauté européenne ne s'applique pas et ne préjuge pas des mesures ou positions qui pourraient être adoptées en vertu du protocole ferroviaire par les États membres concernés au nom et dans l'intérêt de ces territoires.

5. Les États membres de la Communauté européenne ont transféré leurs compétences à la Communauté pour les matières affectant le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale¹², le règlement (CE) n° 1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité¹³, le règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)¹⁴, la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte)¹⁵ et le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne¹⁶.

¹² JO L 12 du 16.1.2001, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par...

¹³ JO L 160 du 30.6.2000, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par...

¹⁴ JO L 177 du 4.7.2008, p. 6.

¹⁵ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

¹⁶ JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.

6. En ce qui concerne le système d'immatriculation des véhicules, la Communauté a, par sa décision 2006/920/CE (décision de la Commission du 11 août 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système Exploitation et gestion du trafic du système ferroviaire transeuropéen conventionnel), adopté un système d'immatriculation qui convient aux fins de l'identification du matériel roulant ferroviaire visée à l'article V, paragraphe 2, du protocole.

En outre, pour ce qui est de l'échange de données entre les États membres de la Communauté et le registre international, la Communauté a réalisé des progrès considérables grâce à sa décision 2007/756/CE (décision de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE). Conformément à ladite décision, les États membres de la Communauté mettent en place des registres nationaux des véhicules et la duplication de données se trouvant déjà dans le registre international devrait être évitée.

7. L'exercice des compétences que les États membres ont transférées à la Communauté en vertu du traité instituant la Communauté européenne est, par nature, susceptible d'évoluer en permanence. Dans le cadre de ce traité, les institutions compétentes peuvent prendre des décisions qui déterminent l'étendue des compétences de la Communauté. Cette dernière se réserve donc le droit de modifier la présente déclaration en conséquence, sans que cela ne constitue une condition préalable à l'exercice de ses compétences en ce qui concerne les matières régies par le protocole ferroviaire.