

**N° 6290<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI**

**portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(24.11.2011)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 30 mai 2011 par Monsieur le Ministre des Affaires étrangères.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 25 octobre 2011.

En date du 29 juin 2011, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet.

Lors de sa réunion du 9 novembre 2011, la Commission a fait une analyse du texte et de l'avis du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 23 novembre 2011.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES****1. Objet de la loi**

Le projet de loi sous rubrique vise à approuver le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007.

**2. Les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles**

Si le coût du crédit pour le matériel d'équipement de très grande valeur atteint des niveaux aussi élevés, c'est notamment parce que l'application de la règle de conflit de lois de *lex rei sitae* rend la position du créancier incertaine. Le Gouvernement canadien a proposé en juin 1988 que le principe de l'opposabilité des droits réels du crédit-bailleur au syndic de faillite du crédit-preneur et aux créanciers

chirographaires, figurant dans la Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international, soit étendu aux sûretés portant sur du matériel d'équipement en général.

Un groupe de travail restreint d'experts a établi, lors d'une réunion tenue à Rome en mars 1992, qu'il serait possible et opportun pour UNIDROIT d'élaborer des règles internationales uniformes sur les sûretés grevant le matériel d'équipement mobile très coûteux et d'un type normalement déplacé d'un pays à un autre dans le cadre habituel des affaires.

Un comité d'étude a établi en 1997 un avant-projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Après la mise au point du texte par un comité d'experts gouvernementaux lors de sessions tenues sous les auspices conjoints d'UNIDROIT et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (la Convention) et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (le Protocole aéronautique) ont été ouverts à la signature le 16 novembre 2001 à une Conférence diplomatique tenue dans la Ville du Cap, sous les auspices conjoints d'UNIDROIT et de l'OACI, à l'invitation du Gouvernement sud-africain. Le Groupe de travail aéronautique, l'Association internationale du transport aérien et le Groupe de travail spécial sur le Registre international ont apporté une assistance très précieuse tout au long des travaux de préparation de la Convention et du Protocole.

L'objet essentiel de la Convention est d'accroître l'efficacité du financement de „matériel d'équipement mobile” de grande valeur (par exemple les biens aéronautiques, les biens spatiaux, le matériel roulant ferroviaire, etc.). Parce que ce type de matériel d'équipement est déplacé d'un pays dans un autre, et parce que tous les pays ne reconnaissant pas de la même façon les droits des créanciers, ces derniers font face à des risques plus élevés et cela augmente le coût du crédit. La Convention se fonde sur le principe selon lequel un cadre juridique solide qui institue un régime pour la constitution et l'efficacité d'une nouvelle garantie internationale donnera confiance aux prêteurs et aux investisseurs institutionnels, à l'intérieur et en dehors du pays concerné, et attirera plus facilement les capitaux nationaux et étrangers.

Dans ce but, la Convention établit un régime juridique international équilibré en ce qui concerne les garanties qui amoindriront les risques des créanciers et réduira ainsi les coûts du financement du matériel d'équipement de grande valeur. Les prêteurs pourront s'assurer que leurs droits réels sur un bien financé l'emportent sur tous les autres droits concurrents potentiels sur ce bien, et pourront, en cas d'inexécution, procéder rapidement à la réalisation de la valeur de ce bien. En particulier, la Convention prévoit des mesures qui peuvent être rapidement mises en œuvre dans les Etats contractants, et crée un régime pour déterminer le rang des droits des créanciers par référence à un registre international électronique et fondé sur la publicité, le rang des droits sera établi sur la base du „premier inscrit”. Ce registre sera en permanence accessible par internet. Il est tenu par un conservateur sous le contrôle d'une autorité de surveillance.

La Convention du Cap, ensemble avec le premier protocole, fut approuvée au Grand-Duché par la loi du 28 mai 2008 portant approbation de la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et de son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels aéronautiques.

Successivement, le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (le Protocole ferroviaire) a été adopté et ouvert à la signature le 23 février 2007 à une Conférence diplomatique tenue à Luxembourg, sous les auspices conjoints d'UNIDROIT et de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), à l'invitation du Gouvernement du Luxembourg.

Le Protocole de Luxembourg étend le champ d'application de la Convention du Cap à tous types de matériel roulant ferroviaire, du train à grande vitesse jusqu'au tramway, et à leurs accessoires.

Selon l'exposé des motifs, le protocole ferroviaire se caractérise par les traits suivants:

- facilité d'acquisition et de financement du matériel roulant ferroviaire par la création de garanties internationales enregistrées, reconnues dans tous les Etats contractants;
- opposabilité de cette garantie internationale en vertu de la transparence assurée par la publicité du registre international accessible par internet;
- règles de reconnaissance et de rang concises et claires pour les garanties internationales concurrentes endéans et en dehors de l'insolvabilité du débiteur;

- introduction des mesures efficaces et rapides en faveur du créancier en cas de survenance d'insolvabilité;
- prise en considération de la culture juridique nationale des Etats contractants par la possibilité de déclarations rejetant ou sélectionnant certaines règles;
- protection spéciale pour le matériel roulant ferroviaire affecté au service public afin de maintenir le fonctionnement du transport public ferroviaire.

Les règles relatives à la constitution, l'inscription et l'exécution des garanties internationales sont inscrites dans la Convention du Cap et précisées dans le Protocole de Luxembourg. En ce qui concerne l'exécution des garanties internationales, le Protocole de Luxembourg déroge à la Convention du Cap, notamment en accordant au créancier le droit de faire enlever et d'exporter le matériel grevé de garantie, si le débiteur défaillant y avait donné son accord. Une autre dérogation importante par rapport aux règles de la Convention du Cap consiste dans l'exception de service public. Si, en effet, en cas de défaillance du débiteur, le matériel grevé de garantie est affecté au service public, le Protocole met en œuvre une série de règles protectrices destinées à maintenir le service public indispensable tant en ce qui concerne un transport minimum des voyageurs qu'en ce qui concerne le transport de marchandises de première nécessité.

\*

### III. AVIS ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

L'article unique du projet de loi n'a pas donné lieu à observation de la part du Conseil d'Etat. La Commission du Développement durable donne son accord au projet de loi sous revue.

\*

### IV. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

#### PROJET DE LOI

**portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007**

**Article unique.**— Est approuvé le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007.

Luxembourg, le 24 novembre 2011

*Le Rapporteur,*  
Marc SPAUTZ

*Le Président,*  
Fernand BODEN

