

Projet de loi

portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur des 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.

Avis du Conseil d'Etat

(25 octobre 2011)

Par dépêche du 26 mai 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le 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.

Au texte du projet de loi, élaboré par le ministre des Affaires étrangères, étaient joints un exposé des motifs ainsi que le texte du protocole à approuver.

*

Le protocole susmentionné fut signé à Luxembourg, le 23 février 2007, lors d'une conférence diplomatique convoquée par le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et organisée sous les auspices de l'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires) et de l'organisation intergouvernementale UNIDROIT (Institut international pour l'unification du droit privé). A la conférence, qui s'est tenue du 12 au 23 février 2007, participaient 42 Etats et 11 organisations internationales.

Le Protocole de Luxembourg s'inscrit dans le cadre de la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Le 16 novembre 2001, les Etats parties à la Convention du Cap avaient déjà adopté un premier protocole relatif aux questions spécifiques portant sur des matériels d'équipement aéronautiques.

La Convention du Cap, ensemble avec le premier protocole, fut approuvée 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.

L'organisation intergouvernementale UNIDROIT, établie à Rome, figure comme dépositaire de la convention et de ses protocoles. Selon les indications accessibles sur le site internet du dépositaire, le nombre des Etats contractants, en ce qui concerne la Convention du Cap, s'élève à 49; elle est entrée en vigueur à l'égard du Grand-Duché de Luxembourg à la date du 1^{er} octobre 2008. Le Protocole de Luxembourg, quant à lui, est signé par quatre Etats (Gabon, Italie, Luxembourg, Suisse) et par l'Union européenne, mais n'est encore ratifié par aucune des parties signataires.

Aux termes de son article XXIII, le Protocole entrera en vigueur entre les Etats qui ont déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, le premier jour après l'expiration d'une période de trois mois à compter du dépôt du quatrième de ces instruments.

*

Le principal objectif de la Convention du Cap fut de poser des règles efficaces pour faciliter le financement des matériels d'équipement mobiles, en fixant un cadre juridique en faveur des créanciers ayant financé ces équipements. A cet effet, la Convention du Cap a créé une garantie internationale reconnue par toutes les parties signataires, conférant aux créanciers (prêteurs, bailleurs, vendeurs etc.) inscrits sur le matériel un droit de préférence et de suite. Les garanties sont inscrites dans un registre spécifique, accessible en permanence par internet. En créant cette nouvelle garantie internationale, la Convention du Cap confère davantage de sécurité juridique aux investisseurs, lesquels, auparavant, ne pouvaient être sûrs de la reconnaissance, par les systèmes juridiques nationaux des différents pays, de leurs garanties sur un matériel coûteux qui, par sa nature, traverse les frontières nationales. L'élimination de cette incertitude devrait se répercuter favorablement sur le coût lié au financement des équipements en cause, ce qui facilitera le recours au crédit par les emprunteurs.

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.

La pierre angulaire du système de garanties internationales mis en place par la Convention du Cap et par le Protocole de Luxembourg consiste dans la création d'un registre mondial des actifs ferroviaires sur lequel les garanties sont inscrites et qui assure leur publicité à l'égard des tiers. Ce registre sera en permanence accessible par internet. Il est tenu par un conservateur sous le contrôle d'une autorité de surveillance.

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.

Le rang des garanties grevant le matériel ferroviaire est déterminé par référence aux dispositions de la Convention du Cap.

Le protocole sous examen ne comporte pas de clause d'approbation anticipée. Aux termes de l'article XXXIII, paragraphe 3, les modifications éventuelles au Protocole n'entreront en vigueur à l'égard d'un Etat déterminé qu'après qu'il les aura ratifiées dans les formes usuelles.

Le Conseil d'Etat note que le Grand-Duché de Luxembourg n'a fait aucune des déclarations en vue de sélectionner certaines règles facultatives prévues aux articles VI, VIII, IX and X du Protocole. Il n'a pas non plus fait aucune des déclarations prévues aux articles XIII, XIV, XXIV et XXV du Protocole.

*

L'examen de l'article unique du projet de loi ne donnant pas lieu à observation, le Conseil d'Etat peut approuver le projet de loi sous avis.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 25 octobre 2011.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Georges Schroeder