

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR
INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL**



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

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

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

**AVANT-PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR LES QUESTIONS
SPECIFIQUES AU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE**

OBSERVATIONS

(présentées par le Ministère de la Justice autrichien)

OBSERVATIONS SUR L'AVANT-PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR LES QUESTIONS SPECIFIQUES AU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE

(présentées par le Ministère de la Justice autrichien)

A l'occasion de la prochaine session du comité d'experts gouvernementaux sur le "Protocole ferroviaire" qui se tiendra à Berne, le Ministère de la Justice autrichien souhaite transmettre un certain nombre de commentaires sur les questions posées au paragraphe 8 des remarques introductives au document UNIDROIT 2002 Etude LXXIIIH-Doc.8.

Une traduction de ces observations, rédigées à l'origine en allemand, a été faite par l'Ambassade d'Autriche en Italie. Seule la version allemande est cependant authentique.

a) Définition de "matériel roulant ferroviaire" et faut-il prévoir des éléments composables (par exemple des moteurs de locomotives) (art. I(2)(i)) ?

De l'avis de l'Autriche, la définition de "matériel roulant ferroviaire" n'a pas besoin d'être complétée. L'ampleur nécessaire de cette définition est garantie par l'intégration du terme "véhicule ferroviaire".

b) Quelles dispositions devraient être impératives (art. III) ?

Les dispositions suivantes devraient être impératives: l'article VI et l'article VII paragraphes 2 et 3.

c) Mesures en cas d'inexécution: faut-il préférer la solution du Protocole aéronautique (opt-in volontaire avec deux Variantes A et B) ou une seule solution de compromis (par exemple la Variante B) (art. IX) ?

Selon la législation nationale autrichienne, les obligations de l'administrateur d'insolvabilité qui figurent dans les Variantes A et B posent problème. Le droit autrichien prévoit un droit exclusif de l'administrateur d'insolvabilité ("Masseverwalter") de réaliser tous les biens du débiteur qui sont sous son contrôle, comprenant donc aussi des biens qui font l'objet de demandes de séparation de la masse.

L'Autriche serait donc favorable à l'introduction dans le texte de la Variante C, car c'est surtout par la "période de suspension" prévue au paragraphe 3 que l'administrateur d'insolvabilité bénéficie d'une sphère d'action plus large.

d) La question du “bail à court terme” est-elle résolue de façon satisfaisante par l’article Xter (2) et (3) tel que rédigé par le Comité de rédaction ?

Les dispositions de l’article Xter paragraphes 2 et 3 suffisent à régler la question du “bail à court terme”.

e) Registre: structure et entités, y compris les questions des autorités de registre indépendantes et le mécanisme de contrôle en cas de registre local qui deviendrait portail pour le Registre international (art. XI et seq.).

La réponse à cette question a déjà été donnée par le Ministère fédéral des Transports, de l’Innovation et de la Technologie dans sa communication écrite en date du 17 janvier 2003 et transmise au Groupe spécial UNIDROIT/OTIF sur le registre ferroviaire. Le Ministère fédéral de la Justice ne dispose pas d’autres informations. (*Voir la Note Verbale No. 6.7.11/3/03 de l’Ambassade en date du 28 janvier 2003 et son Annexe qui figure au présent document en tant qu’ANNEXE A (en anglais seulement).*)

f) Définition du “matériel roulant affecté au service public” et des mesures qui peuvent être exclues par une déclaration (art. XXIIbis).

La définition du “matériel roulant affecté au service public” (Article I paragraphe 2 lettre g)) est bien formulée. La possibilité d’exclusion (*opt-out*) qui figure à l’article XXIIbis est, en principe, acceptable (voir également les remarques sur la lettre g)).

g) Quelles dispositions devraient être soumises à des déclarations *opt-in* ou *opt-out* (voir en particulier les art. VI(1), VIII, IX(1), XXIIbis) ? L’article pertinent dans les Dispositions finales n’a pas encore été rédigé.

Le texte ne devrait prévoir la possibilité de déclarations *opt-in* ou *opt-out* que dans une certaine mesure, car cela serait contraire à l’objectif recherché qui est l’unification du droit.

Dans la mesure où le “Protocole sur le matériel aéronautique” prévoit des déclarations *opt-in* ou *opt-out*, il semble raisonnable de permettre de telles déclarations également dans les dispositions comparables du projet en question.

h) Comment devraient s’appliquer les dispositions transitoires (art. XXIII) ?

Les dispositions transitoires de l’article XXIII sont acceptables.

i) Les “opérations internes” devraient-elles figurer dans le Protocole et, le cas échéant, quels sont les critères (art. XXV(3)) ?

Les opérations internes au sens de l’article XXV paragraphe 3 ne devraient pas être réglées par le présent Protocole.

Attachment to note no. 6.7.11/3/03

**INFORMATION BY THE
FEDERAL MINISTRY OF TRANSPORT; INNOVATION AND TECHNOLOGY
OF THE REPUBLIC OF AUSTRIA**

concerning points 1 and 2 of attachment F to the **"Report on the second session of the Joint Committee of governmental experts for the preparation of a draft Protocol to the UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to Railway Rolling Stock"**

Until 1993 railway services in Austria were mainly operated by the government--owned and government-run railway undertaking Österreichische Bundesbahnen (ÖBB).

A liberalization of railway services in Austria took place in connection with the implementation of first European Community Directives on the development of the Community's railways. Austria recognized the necessity of creating a clear separation of responsibilities between government and the railway undertaking in order to strengthen the railway's competitiveness.

By the Austrian Federal Railways Act of 1992, the Österreichische Bundesbahnen were reorganised and separated from the federal budget. They now are organised like a limited liability company. The federal government is the 100 percent shareholder. The ÖBB must organise and draw up separate accounts for its Transport Operations and infrastructure divisions.

The Transport Operations division is managed exclusively according to commercial principles. Public-benefit services for the state or the federal provinces are provided on the basis of service contracts.

The state shall bear the costs of providing and developing the railway infrastructure necessary for the attainment of operational objectives to the extent such costs cannot be collected from third parties.

In Austria in 2000 the proportion of traffic was 26.363.336 gross-tons-kilometres of passenger trains vs. 44.067.972 gross-tons-kilometres of freight trains. All investments in rolling stock are paid by the ÖBB without state contributions or subsidies.

Besides ÖBB there exist some private railways with rather regional importance.

Up to now, these railway companies, ÖBB as well as the private companies, perform the operation of infrastructure as well as transport services. Recently a few examples of competition on the infrastructure of ÖBB have arisen and are expected to gain more importance in the near future.

At the moment, legislation is about to be adapted to implement new European Community - Directives.