



Βρυξέλλες, 8 Φεβρουαρίου 2018
(OR. en)

6034/18

**Διοργανικός φάκελος:
2018/0026 (NLE)**

TRANS 63

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	8 Φεβρουαρίου 2018
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2018) 63 final
Θέμα:	Πρόταση ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέση που θα ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην 26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής του ΟΤΙF όσον αφορά ορισμένες τροπολογίες στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (σύμβαση COTIF) και στα προσαρτήματά της

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2018) 63 final.

σνημμ.: COM(2018) 63 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 7.2.2018
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τη θέση που θα ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην
26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής του ΟΤΙF όσον αφορά ορισμένες
τροπολογίες στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (σύμβαση
COTIF) και στα προσαρτήματά της**

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά την απόφαση για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF) όσον αφορά ορισμένες τροπολογίες στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) και στα προσαρτήματά της.

Ο OTIF αναπτύσσει ενιαία νομικά καθεστώτα για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές σε τρία βασικά πεδία δραστηριότητας: την τεχνική διαλειτουργικότητα, τα επικίνδυνα εμπορεύματα και το δίκαιο περί συμβάσεων στον σιδηροδρομικό τομέα.

Ο Γενικός Γραμματέας του OTIF έχει συγκαλέσει την 26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής του COTIF99 στη Βέρνη της Ελβετίας, από τις 27 Φεβρουαρίου έως την 1η Μαρτίου 2018.

Τα έγγραφα που αφορούν τα θέματα της ημερήσιας διάταξης είναι διαθέσιμα στον ιστότοπο του OTIF στον ακόλουθο σύνδεσμο: http://otif.org/en/?page_id=126

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF)

Η σύμβαση COTIF είναι το ιδρυτικό νομικό κείμενο του OTIF. Διέπει τη λειτουργία του Οργανισμού, τους στόχους του, τις αρμοδιότητές του, τις σχέσεις του με τα κράτη μέλη και τις δραστηριότητές του εν γένει. Συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης COTIF είναι 46 χώρες, μεταξύ των οποίων 26 κράτη μέλη της ΕΕ, δηλ. όλα πλην της Κύπρου και της Μάλτας.

Η σύμβαση COTIF έχει δύο μέρη: τη σύμβαση αυτή καθαυτή και επτά προσαρτήματα που συγκροτούν ενιαίο δίκαιο για τους σιδηροδρόμους, δηλ. απαιτήσεις τεχνικής λειτουργίας και υποδείγματα συμβολαίων για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων:

Προσάρτημα Α	Συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών	CIV
Προσάρτημα Β	Συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων	CIM
Προσάρτημα Γ	Διεθνής σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων	RID
Προσάρτημα Δ	Συμβόλαιο χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία	CUV
Προσάρτημα Ε	Συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία	CUI
Προσάρτημα ΣΤ	Επικύρωση των τεχνικών προτύπων και υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία	APTU
Προσάρτημα Ζ	Τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία	ATMF

2.2. Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (ΟΤΙΦ)

Στις 16 Ιουνίου 2011, το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου για την υπογραφή και τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (ΟΤΙΦ) σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999¹. Η συμφωνία άρχισε να ισχύει την 1η Ιουλίου 2011. Η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας, όπως και όλα τα κράτη μέλη της πλην της Κύπρου και της Μάλτας. Η απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου ορίζει ότι η Επιτροπή εκπροσωπεί την Ένωση στις συνεδριάσεις του ΟΤΙΦ. Περιλαμβάνει επίσης δήλωση της Ένωσης σχετικά με την άσκηση αρμοδιότητας (παράρτημα Ι) και προβλέπει εσωτερικούς διακανονισμούς για το Συμβούλιο, τα κράτη μέλη και την Επιτροπή για τις διαδικασίες στον ΟΤΙΦ (παράρτημα ΙΙΙ).

2.3. Αναθεωρητική Επιτροπή του ΟΤΙΦ

Η Αναθεωρητική Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει αποφάσεις τροποποίησης της σύμβασης COTIF, των ενιαίων κανόνων των CIV, CIM, CUV και CUI, και σε ορισμένες περιπτώσεις των ενιαίων κανόνων των APTU και ATMF. Σε ορισμένες προκαθορισμένες περιπτώσεις, η Αναθεωρητική Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει η ίδια τροπολογίες ή να υποβάλει τροπολογίες στα κράτη μέλη προς έγκριση στη Γενική Συνέλευση.

Η τελευταία 25η σύνοδος της Αναθεωρητικής Επιτροπής πραγματοποιήθηκε στις 25 και 26 Ιουνίου 2014.

Η Ένωση και/ή τα κράτη μέλη της συμμετέχουν στην εν λόγω διαδικασία σύμφωνα με τους διαδικαστικούς διακανονισμούς του ΟΤΙΦ, τον εσωτερικό κανονισμό της Αναθεωρητικής Επιτροπής και τις διατάξεις της συμφωνίας σχετικά με την προσχώρηση της ΕΕ στη σύμβαση COTIF.

Η Αναθεωρητική Επιτροπή έχει απαρτία όταν κατά την ψηφοφορία εκπροσωπείται η πλειονότητα των κρατών μελών του ΟΤΙΦ με δικαίωμα ψήφου. Ωστόσο, το άρθρο 13 παράγραφος 3 της σύμβασης COTIF προβλέπει ότι τα κράτη μέλη του ΟΤΙΦ που έχουν δηλώσει ότι δεν θα εφαρμόσουν ένα ή περισσότερα προσαρτήματα δεν έχουν δικαίωμα ψήφου επί τροπολογιών στα συγκεκριμένα προσαρτήματα. Με βάση το έγγραφο συνεδρίασης INF.2 της 26ης συνόδου της Αναθεωρητικής Επιτροπής που διένειμε η Γραμματεία του ΟΤΙΦ στις 19.1.2018, διαπιστώθηκε ότι και τα 26 κράτη μέλη της ΕΕ, συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης COTIF, εφαρμόζουν όλα τα προσαρτήματα.

2.4. Αρμοδιότητα της Ένωσης και δικαιώματα ψήφου στην Αναθεωρητική Επιτροπή

Σύμφωνα με το άρθρο 6 της συμφωνίας ΕΕ-ΟΤΙΦ,

«1. Όσον αφορά τις αποφάσεις επί θεμάτων τα οποία εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης, η Ένωση ασκεί τα δικαιώματα ψήφου των κρατών μελών της δυνάμει της σύμβασης.

2. Όσον αφορά τις αποφάσεις επί θεμάτων για τα οποία η Ένωση έχει επιμερισμένη αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη της, ψηφίζουν είτε η Ένωση, είτε τα κράτη μέλη της.

¹ Απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2011, ΕΕ L 51 της 23.2.2013, σ. 1.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 26 παράγραφος 7 της σύμβασης, η Ένωση διαθέτει αριθμό ψήφων ίσο με τον αριθμό των κρατών μελών της, τα οποία είναι επίσης συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης. Όταν ψηφίζει η Ένωση τα κράτη μέλη της δεν ψηφίζουν.»

Προς το συμφέρον της Ένωσης και των κρατών μελών της, τα δικαιώματα ψήφου θα πρέπει να ασκούνται από την Ένωση για όλα τα θέματα που τίθενται σε ψηφοφορία και για τα οποία προτείνεται θέση της Ένωσης. Αυτό πρέπει να ισχύει όχι μόνο στις περιπτώσεις αποκλειστικής αρμοδιότητας, αλλά και στην περίπτωση της επιμερισμένης αρμοδιότητας, εφόσον η εν λόγω συμφωνία παρέχει όντως δυνατότητα επιλογής μεταξύ της άσκησης ψήφου από τα κράτη μέλη και από την Ένωση [άρθρο 6 παράγραφος 2].

Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι, εφόσον έχει καθορισθεί η θέση της Ένωσης όσον αφορά θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά της, ο εκπρόσωπος της Ένωσης θα αντιπροσωπεύει 26 ψήφους, θα επιτυγχάνεται αυτομάτως απαρτία και θα πρέπει να υπερισχύει η θέση της Ένωσης. Η καταμέτρηση των ψήφων θα πρέπει να πραγματοποιείται χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η εκπροσώπηση μεμονωμένων κρατών μελών στη συνεδρίαση.

2.5. Κοινοποίηση στον Γενικό Γραμματέα του OTIF

Στον ακόλουθο πίνακα συνοψίζεται το πεδίο αρμοδιότητας της Ένωσης και η προβλεπόμενη εκπροσώπηση των δικαιωμάτων ψήφου:

Θέμα της ημερήσιας διάταξης	Αρμοδιότητα της Ένωσης	Εκπροσώπηση των δικαιωμάτων ψήφου
2 – Εκλογή προέδρου και αντιπροέδρου	Επιμερισμένη	Τα κράτη μέλη
3 – Έγκριση της ημερήσιας διάταξης	Επιμερισμένη και αποκλειστική	Η Ένωση
4 – Τροποποίηση του εσωτερικού κανονισμού	Επιμερισμένη και αποκλειστική	Η Ένωση
5 – Μερική αναθεώρηση της σύμβασης COTIF	Επιμερισμένη	Η Ένωση
6 – Μερική αναθεώρηση των ενιαίων κανόνων της CIM (έκθεση)	Αποκλειστική	Η Ένωση (εάν γίνει ψηφοφορία)
7 – Μερική αναθεώρηση των ενιαίων κανόνων της CUI	Επιμερισμένη	Η Ένωση
8 — Νέο προσάρτημα Η	Αποκλειστική	Η Ένωση
9 – Μερική αναθεώρηση των ενιαίων κανόνων της ATMF	Αποκλειστική	Η Ένωση
10 – Μερική αναθεώρηση των ενιαίων κανόνων της APTU	Αποκλειστική	Η Ένωση
11 — Ανάγκη εναρμόνισης των όρων προσχώρησης (συζήτηση)	Επιμερισμένη	ά.α.
12 — Διάφορα (σύσταση ομάδας εργασίας νομικών εμπειρογνομόνων)	Επιμερισμένη	Τα κράτη μέλη
13 – Μερική αναθεώρηση των ενιαίων κανόνων της CUV	Επιμερισμένη	Η Ένωση

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της συμφωνίας ΕΕ-OTIF, η Ένωση εκπροσωπούμενη από την Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώσει τον OTIF πριν από τη συνεδρίαση ποια είναι τα θέματα της ημερήσιας διάταξης της Αναθεωρητικής Επιτροπής που εμπίπτουν στην

αρμοδιότητα της Ένωσης (αποκλειστική ή επιμερισμένη) σε περίπτωση που η Ένωση θα ασκήσει τα δικαιώματα ψήφου. Η Επιτροπή θα πρέπει να απευθύνει σχετική επιστολή στον Γενικό Γραμματέα του ΟΤΙΦ.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΣΤΗΝ 26Η ΣΥΝΟΔΟ ΤΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΟΤΙΦ

Στην παρούσα ενότητα εξετάζονται τα σημεία που χρειάζεται να εξηγηθούν περαιτέρω. Το παράρτημα της προτεινόμενης απόφασης πραγματεύεται όλα τα σημεία της ημερήσιας διάταξης και εκθέτει ιδίως την κατάσταση όσον αφορά την αρμοδιότητα και τις θέσεις που πρέπει να ληφθούν.

3.1. ΣΗΜΕΙΟ 4 - Τροποποίηση του εσωτερικού κανονισμού της Αναθεωρητικής Επιτροπής

Συνάφεια

Ο εσωτερικός κανονισμός της Αναθεωρητικής Επιτροπής ως έχει σήμερα χρονολογείται πριν την προσχώρηση της Ένωσης στη σύμβαση COTIF· ορισμένες διατάξεις είναι, ως εκ τούτου, παρωχημένες και πρέπει να επικαιροποιηθούν. Συγκεκριμένα, οι διατάξεις που διέπουν τα δικαιώματα ψήφου της Ένωσης και τη διαπίστωση απαρτίας (άρθρα 4, 20 και 21) πρέπει να τροποποιηθούν, ώστε να συνάδουν με το άρθρο 38 της σύμβασης COTIF και με τη συμφωνία ΕΕ-ΟΤΙΦ. Οι προτάσεις τροποποίησης του εσωτερικού κανονισμού της Αναθεωρητικής Επιτροπής περιλαμβάνονται στο παράρτημα του εγγρ. LAW-17125-CR 26/4, σκοπός του οποίου είναι επίσης η αντιμετώπιση ορισμένων προβλημάτων που συνδέονται με το γλωσσικό καθεστώς και τις ρυθμίσεις εργασίας της Αναθεωρητικής Επιτροπής (άρθρα 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 και 26). Τα εν λόγω άλλα σχέδια τροπολογιών που αφορούν διαδικαστικά θέματα φαίνεται ότι αρμόζουν, διότι στοχεύουν στη βελτίωση της διοικητικής διαχείρισης της Αναθεωρητικής Επιτροπής.

Αρμοδιότητα και άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις του εσωτερικού κανονισμού της Αναθεωρητικής Επιτροπής είναι θέμα που εμπίπτει στην αρμοδιότητα της Ένωσης, διότι γνωστοποιούν την άσκηση αρμοδιοτήτων από την Ένωση στον ΟΤΙΦ. Ορισμένες από τις τροπολογίες συνδέονται άμεσα με την προσχώρηση της Ένωσης στη σύμβαση COTIF. Ακόμη και στον βαθμό που η αρμοδιότητα είναι επιμερισμένη με τα κράτη μέλη, τα δικαιώματα ψήφου θα πρέπει στην περίπτωση αυτή να ασκούνται από την Ένωση ώστε να διασφαλίζεται ότι στην ψηφοφορία αντιπροσωπεύονται 26 ψήφοι.

Θέση

Όλα τα σχέδια τροπολογιών που προτείνει η Γραμματεία του ΟΤΙΦ θα πρέπει εν προκειμένω να υποστηριχθούν.

3.2. ΣΗΜΕΙΟ 5 - Μερική αναθεώρηση της βασικής σύμβασης

Συνάφεια

Η πρόταση, όπως ορίζεται στο έγγρ. Law-17126 CR 26/5, αποβλέπει στη βελτίωση και τη διευκόλυνση της διαδικασίας αναθεώρησης της σύμβασης COTIF με σκοπό τη συνεπή και ταχεία εφαρμογή των τροπολογιών στη σύμβαση COTIF και τα προσαρτήματά της, και ώστε να αποτραπούν δυσμενείς επιπτώσεις λόγω της τρέχουσας χρονοβόρας διαδικασίας αναθεώρησης, καθώς και ο κίνδυνος εσωτερικής απόκλισης των τροπολογιών που εγκρίνει η Αναθεωρητική Επιτροπή από εκείνες που εγκρίνει η Γενική Συνέλευση, όπως και η εξωτερική απόκλιση, ιδίως από το δίκαιο της Ένωσης.

Στο έγγραφο που υπέβαλε η Γραμματεία του ΟΤΙΦ υπενθυμίζονται οι εργασίες και οι διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν τα δύο τελευταία έτη όσον αφορά το ισχύον νομικό πλαίσιο και την ανάγκη/δυνατότητα τροπολογίας της διαδικασίας αναθεώρησης της σύμβασης COTIF, την πολυπλοκότητα και τις δυσμενείς επιπτώσεις λόγω της τρέχουσας διαδικασίας αναθεώρησης της σύμβασης COTIF, και το διεθνές δίκαιο και την πρακτική σχετικά με την έναρξη ισχύος των τροπολογιών της Συνθήκης στους διεθνείς οργανισμούς.

Αυτή η διαδικασία είχε ως αποτέλεσμα μία βασική σύσταση, η οποία συνίσταται στην αναθεώρηση του άρθρου 34 της σύμβασης, ώστε να προβλεφθεί καταρχήν μια πάγια προθεσμία (36 μήνες) για την έναρξη ισχύος των τροπολογιών στα προσαρτήματα που εγκρίνει η Γενική Συνέλευση. Το σχέδιο τροπολογιών περιλαμβάνει επίσης μια ρήτρα ευελιξίας για την παράταση της εν λόγω προθεσμίας κατά περίπτωση, σύμφωνα με την οποία «*Η Γενική Συνέλευση μπορεί να αποφασίσει, με την πλειοψηφία που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 6 για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με προτάσεις που αποσκοπούν στην τροποποίηση της σύμβασης, αναβολή της έναρξης ισχύος των τροποποιήσεων.*»

Η σύσταση της Γραμματείας του ΟΤΙΦ αποτυπώνει την επικρατούσα άποψη στη σχετική ομάδα εργασίας που ασχολήθηκε με το θέμα αυτό· διαπιστώθηκε ότι τα περισσότερα μέλη του ΟΤΙΦ θα πρέπει να είναι σε θέση να μεταφέρουν εγκριθείσες τροπολογίες, μεταξύ άλλων μέσω κοινοβουλευτικών διαδικασιών, εντός τριών ετών, προθεσμία η οποία αντιστοιχεί και στο σύνηθες χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ των συνόδων της Γενικής Συνέλευσης. Η πρόταση φαίνεται να είναι ισορροπημένη, ευέλικτη, αναλογική και αναγκαία για να υποστηριχθεί η αποτελεσματική λειτουργία και ανάπτυξη του ΟΤΙΦ.

Αρμοδιότητα και άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου

Η προτεινόμενη μερική αναθεώρηση της σύμβασης COTIF είναι σημαντική για να ασκεί η Ένωση τις αρμοδιότητές της στον ΟΤΙΦ. Η εν λόγω αναθεώρηση εμπίπτει στην αρμοδιότητα της Ένωσης. Ακόμη και στον βαθμό που η αρμοδιότητα είναι επιμερισμένη με τα κράτη μέλη, τα δικαιώματα ψήφου θα πρέπει στην περίπτωση αυτή να ασκηθούν από την Ένωση ώστε να διασφαλισθεί ότι στην ψηφοφορία αντιπροσωπεύονται 26 ψήφοι.

Θέση

Η πρόταση τροποποίησης του άρθρου 34 της σύμβασης COTIF θα πρέπει να υποστηριχθεί.

3.3. ΣΗΜΕΙΟ 6 - Μερική αναθεώρηση του προσαρτήματος Β (ENK/CIM) - Έκθεση του Γενικού Γραμματέα του ΟΤΙΦ

Συνάφεια

Η έκθεση ενημερώνει την Αναθεωρητική Επιτροπή για την πρόοδο που σημειώθηκε στην προετοιμασία της αναθεώρησης των ENK/CIM, με ιδιαίτερη προσοχή στις διατάξεις που θα πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή για την ηλεκτρονική φορτωτική. Η ομάδα εργασίας για τους ENK/CIM συμφώνησε ότι η αρχή της λειτουργικής ισοδυναμίας² της καταχώρισης δεδομένων με το έντυπο έγγραφο αποτελεί προϋπόθεση (νυν άρθρο 6 παράγραφος 9 των ENK/CIM) για όλες τις λειτουργίες που επί του παρόντος συμπληρώνονται στο έντυπο έγγραφο φορτωτικής. Ωστόσο, η αρχή αυτή εφαρμόστηκε με διαφορετικό τρόπο και, ως εκ

² Η αρχή της λειτουργικής ισοδυναμίας καθορίζει κριτήρια βάσει των οποίων οι ηλεκτρονικές επικοινωνίες μπορούν να θεωρούνται ισοδύναμες των έντυπων επικοινωνιών. Συγκεκριμένα, καθορίζει τις ειδικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι ηλεκτρονικές επικοινωνίες ώστε να εκπληρώνουν τους ίδιους σκοπούς και λειτουργίες, η επίτευξη των οποίων επιδιώκεται με ορισμένες έννοιες στο σύνηθες σύστημα βάσει εντύπων, όπως παραδείγματος χάρι, «γραπτώς», «πρωτότυπο», «υπογραφή» και «εγγραφή».

τούτου, υπήρξε ορισμένες φορές πηγή διαφορών μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών. Πέραν αυτού, δεν έλυσε όλα τα προβλήματα, ιδίως όσον αφορά την ηλεκτρονική υπογραφή.

Ο Γενικός Γραμματέας αναφέρει στην 26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής τις κύριες πρόσφατες εξελίξεις που επήλθαν τα τελευταία δύο έτη, και συγκεκριμένα: την έκθεση της Διεθνούς Επιτροπής Σιδηροδρομικών Μεταφορών (CIT) σχετικά με την ψηφιοποίηση των παραστατικών μεταφοράς στις σιδηροδρομικές μεταφορές και τα συμπεράσματα της έκθεσης, τις τρέχουσες εργασίες του Φόρουμ για τις ψηφιακές υπηρεσίες μεταφορών και εφοδιαστικής (DTLF), τις εξελίξεις στον τελωνειακό τομέα και τις ενδεχόμενες επιπτώσεις της φορτωτικής CIM ως παραστατικού διαμετακόμισης.

Στην έκθεση επισημαίνεται η ανάγκη να εξευρεθεί λύση για ένα απλό ψηφιακό παραστατικό σιδηροδρομικής διαμετακόμισης που θα συνδέεται αποτελεσματικά με τα παραστατικά μεταφοράς. Κατά την άποψη της Γραμματείας του ΟΤΙΦ, αυτό θα απαιτήσει τον καθορισμό των διεπαφών που πρέπει να αναπτυχθούν με τις ψηφιακές λύσεις του τομέα.

Προς τον σκοπό αυτό, ο Γενικός Γραμματέας σκοπεύει να συμπεριλάβει τα ακόλουθα δύο θέματα προτεραιότητας στο πρόγραμμα εργασιών της ομάδας εργασίας νομικών εμπειρογνομόνων η οποία ενδέχεται να συσταθεί το 2018:

- αξιολόγηση της σύνδεσης των τελωνειακών κανονισμών με τους κανονισμούς περί μεταφορών, ώστε να διασφαλιστεί αποτελεσματική διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία, ιδίως στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων·
- αξιολόγηση της ψηφιοποίησης των διεθνών μεταφορών, ιδίως των παραστατικών μεταφορών.

Αρμοδιότητα, διατύπωση της θέσης και ενδεχόμενη άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου

Όπως προαναφέρθηκε, η ψηφιοποίηση των παραστατικών σιδηροδρομικής μεταφοράς επηρεάζει ορισμένα πεδία της ενωσιακής νομοθεσίας, και ιδίως της τελωνειακής. Συνεπώς, η αρμοδιότητα της Ένωσης είναι εν προκειμένω αποκλειστική. Η Ένωση θα πρέπει να εκφράσει τη θέση της στη συγκεκριμένη περίπτωση και, εάν υπάρξει ψηφοφορία, να ασκήσει τα δικαιώματα ψήφου.

Θέση

Προτείνεται η ακόλουθη θέση: συνεκτίμηση της έκθεσης, παροχή ορισμένων πληροφοριών σχετικά με σχετικές διεξαγόμενες δραστηριότητες και εξελίξεις, ενθάρρυνση περαιτέρω εργασιών για την αξιολόγηση της σύνδεσης των τελωνειακών κανονισμών με τους κανονισμούς περί σιδηροδρομικών μεταφορών, υποστήριξη της σύστασης ομάδας νομικών εμπειρογνομόνων, ή εναλλακτικές ρυθμίσεις συντονισμού στα υφιστάμενα όργανα του ΟΤΙΦ, όσον αφορά τα τελωνειακά θέματα και την ψηφιοποίηση των παραστατικών εμπορευματικών μεταφορών.

3.4. ΣΗΜΕΙΟ 7 - Μερική αναθεώρηση των ENK/CUI (Προσάρτημα Ε)

Συνάφεια

Το σημείο αυτό πραγματεύεται τους ενιαίους κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (ENK/CUI).

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αφορούν το άρθρο 1 (πεδίο εφαρμογής), το άρθρο 3 (ορισμοί), το άρθρο 8 (ευθύνη του διαχειριστή), το άρθρο 9 (ευθύνη του μεταφορέα), καθώς και αλλαγές στη σύνταξη των άρθρων 3, 5, 5α, 7 και 10 των CUI UR. Προτείνεται επίσης να

αναπροσαρμοστεί η αιτιολογική έκθεση ώστε να αποτυπώνει τις τροποποιήσεις των ENK/CUI που πρόκειται να εγκριθούν.

Η κύρια ουσιαστική τροποποίηση έχει ως στόχο να διευκρινισθεί το πεδίο εφαρμογής των ENK/CUI με την εισαγωγή ορισμού στο άρθρο 3 του όρου «*διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία*» ώστε να σημαίνει «*κυκλοφορία που απαιτεί τη χρήση διεθνούς σιδηροδρομικής διαδρομής ή περισσότερων διαδοχικών εθνικών σιδηροδρομικών διαδρομών ευρισκόμενων σε τουλάχιστον δύο κράτη μέλη που συντονίζονται από τους οικείους διαχειριστές υποδομής*», και με ανάλογη τροποποίηση του άρθρου 1 (πεδίο εφαρμογής) και, ταυτόχρονα, διατήρηση της σύνδεσης των ENK/CIV με εκείνους του CIM.

Στόχος είναι να εξασφαλιστεί η πιο συστηματική εφαρμογή των ENK/CUI για τους στόχους για τους οποίους προβλέπονται, ήτοι στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία. Πράγματι, ο ισχύων ορισμός του πεδίου εφαρμογής χρονολογείται από την αρχή των ENK/CUI τη δεκαετία του 1990, όταν η Ευρωπαϊκή Ένωση εισήγαγε την έννοια του διαχωρισμού της λειτουργίας της σιδηροδρομικής υποδομής από την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Την εποχή εκείνη ο ΟΤΙF είχε επισημάνει ότι τα δύο πεδία που επρόκειτο να ρυθμισθούν ήταν αλληλένδετα και ότι ήταν ιδιαίτερα σημαντικό να καθοριστεί ενιαίο νομικό καθεστώς (ιδιωτικό δίκαιο περί συμβάσεων) για το δικαίωμα προσφυγής μεταξύ μεταφορέων/σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής δυνάμει της σύμβασης COTIF. Εν προκειμένω, είχε φανεί εύλογο τότε να συνδεθεί το πεδίο εφαρμογής του νέου προσαρτήματος E, το οποίο ρύθμιζε τις συμβάσεις χρήσης της υποδομής, με την εκτέλεση μεταφορών σύμφωνα με τις συμβάσεις μεταφοράς CIV και CIM. Συνεπεία αυτού, οι ενιαίοι κανόνες CUI εφαρμόζονται «*σε οποιαδήποτε σύμβαση χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής για διεθνείς μεταφορές κατά την έννοια των ενιαίων κανόνων CIV και των ενιαίων κανόνων CIM*» (άρθρο 1 των ENK/CUI).

Αυτό είχε ερμηνευθεί εν γένει υπό την έννοια ότι είναι η σχέση μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και των πελατών της που καθορίζει το εφαρμοστέο δίκαιο μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής (εθνικό δίκαιο για εγχώρια σύμβαση μεταφοράς· ENK/CUI για διεθνή σύμβαση μεταφοράς). Το βασικό ζήτημα ήταν να εξετασθεί κατά πόσον, για την εφαρμογή των ENK/CUI, αρκεί οι αμαξοστοιχίες να μεταφέρουν τουλάχιστον ένα επιβάτη με εισιτήριο CIV ή μία αποστολή με φορτωτική CIM, ανεξαρτήτως αν η σιδηροδρομική διαδρομή θα περιλάμβανε ένα ή περισσότερα τμήματα μόνον στην εγχώρια κυκλοφορία, με την επισήμανση επίσης του γεγονότος ότι οι αρχές του CUI περί ευθύνης είναι πιο περιοριστικές σε σύγκριση με ορισμένες εγχώριες και ότι, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης, η χωρητικότητα της υποδομής κατανέμεται σε εθνικό επίπεδο.

Το πρόβλημα ανακύπτει από το γεγονός ότι: (1) για να εκτελέσει μία και μόνον σύμβαση μεταφοράς, ο μεταφορέας δεν πρέπει κατ' ανάγκη να συνάψει ενιαία σύμβαση χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής· (2) είναι δύσκολο να γίνει σαφής διάκριση μεταξύ της χρήσης των σιδηροδρομικών υποδομών για εθνική μεταφορά και για διεθνή μεταφορά, ιδίως όταν η διαδρομή περιλαμβάνει ένα σκέλος μεταξύ δύο κρατών μελών, σε συνδυασμό με ένα ή περισσότερα τμήματα μόνον σε εγχώρια διαδρομή.

Η Γραμματεία του ΟΤΙF συνέστησε ειδική ομάδα εργασίας το 2014 με εκπροσώπους συμβαλλομένων κρατών της σύμβασης COTIF, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ενδιαφερομένων του κλάδου.

Το σχέδιο τροπολογίας όπως προτάθηκε στην Αναθεωρητική Επιτροπή αντιστοιχεί στο συμβιβαστικό κείμενο που προέκυψε από τις εργασίες της ειδικής ομάδας εργασίας, η οποία συνεδρίασε τέσσερις φορές, ήτοι στις 10 Δεκεμβρίου 2014, 8 Ιουλίου 2015, 24 Νοεμβρίου 2015 και στις 31 Μαΐου 2016. Η Επιτροπή συνέβαλε στο τελικό αποτέλεσμα, το οποίο,

σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής και το αντικείμενο της σύμβασης COTIF, δηλ. τις διεθνείς μεταφορές, επιβεβαιώνει την εφαρμογή των ENK/CUI μόνον στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, όπως εξηγείται στον νέο ορισμό.

Απαντώντας στην πρόταση της Γραμματείας του ΟΤΙF, η Διεθνής Επιτροπή Σιδηροδρομικών Μεταφορών (CIT) υπέβαλε το έγγραφο τοποθέτησής της LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1 στο οποίο εξέφρασε ορισμένες ανησυχίες που είχαν ήδη αποτελέσει αντικείμενο συζήτησης σε προηγούμενες συνεδριάσεις της προαναφερόμενης ομάδας εργασίας. Ουσιαστικά, η CIT υποστηρίζει ότι, όσον αφορά την προσφυγή μεταφορέα κατά του διαχειριστή υποδομής, το εγχώριο τμήμα μεταφοράς πριν ή μετά τη διεθνή μεταφορά δεν θα πρέπει να εξαιρεθεί από τους ENK/CUI αλλά, αντιθέτως, να καλύπτεται από αυτούς. Η CIT προτείνει τροποποίηση του σχεδίου κειμένου του άρθρου 3 που υπέβαλε η Γραμματεία, ως εξής (απάλιψη με διαγραφή· προσθήκη με υπογράμμιση): «*αα) ως «διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία» νοείται η κυκλοφορία η οποία απαιτεί τη χρήση διεθνούς σιδηροδρομικής διαδρομής ή περισσότερων διαδοχικών εθνικών σιδηροδρομικών διαδρομών ευρισκόμενων σε τουλάχιστον δύο κράτη μέλη που συντονίζονται από τους οικείους διαχειριστές υποδομής- ή μιας σιδηροδρομικής διαδρομής για τους σκοπούς διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς κατά την έννοια των ενιαίων κανόνων CIV και των ενιαίων κανόνων CIM.»*

Στόχος που αναφέρεται στην πρόταση της CIT είναι να προβλεφθεί ευρεία εφαρμογή των ENK/CUI, ώστε να καλύπτονται και οι εγχώριες σιδηροδρομικές διαδρομές όταν συνδυάζονται με διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή. Υποστηρίζεται ότι «*επειδή το δικαίωμα προσφυγής των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων κατά του διαχειριστή υποδομής διέπεται από το εθνικό δίκαιο, υπάρχει πρόβλημα από άποψη διαφάνειας και ασφάλειας δικαίου, διότι το γενικό εθνικό δίκαιο (περί συμβάσεων) των συγκεκριμένων χωρών χαρακτηρίζεται από λεπτές διαφορές κυρίως όσον αφορά το βάρος της απόδειξης ή την επακόλουθη ζημία ή την απώλεια περιουσιακών στοιχείων.»*

Η Επιτροπή κρίνει ότι η εν λόγω πρόταση δεν βελτιώνει το σχέδιο τροπολογίας που πρότεινε η Γραμματεία του ΟΤΙF και δεν συμβαδίζει με τη βασική αρχή ότι οι ENK/CUI δεν προορίζονται προς εφαρμογή στις εγχώριες σιδηροδρομικές διαδρομές, στις οποίες ενδείκνυται κατ' αρχήν η εφαρμογή του εθνικού δικαίου.

Όσον αφορά το σχέδιο τροπολογίας που πρότεινε η Γραμματεία του ΟΤΙF στο άρθρο 8 (Ευθύνη του διαχειριστή), η Επιτροπή σημειώνει ότι πρόκειται κυρίως για αλλαγή συντακτικού χαρακτήρα και ότι δεν επηρεάζει το πεδίο εφαρμογής ή την ουσία της διάταξης. Το σχέδιο τροπολογιών που προτείνονται στο άρθρο 9 και στα άρθρα 3, 5, 5α, 7 και 10 είναι καθαρά συντακτικού χαρακτήρα.

Διαδικαστικά ζητήματα

Σύμφωνα με την ανάλυση της Γραμματείας στο έγγρ. Law-17126 ΟΤΙF CR 26/7.2, η Αναθεωρητική Επιτροπή δεν μπορεί να είναι αρμόδια να λάβει απόφαση επί όλων των σημείων που προτείνονται για τροποποίηση, τα οποία ενδέχεται να εμπίπτουν εν όλω ή εν μέρει στην αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης. Η Γραμματεία προτείνει να εγκρίνει η Αναθεωρητική Επιτροπή τις προτάσεις τροπολογιών και όλες οι τροποποιήσεις των ENK/CUI να υποβληθούν στη Γενική Συνέλευση για τη λήψη απόφασης.

Αρμοδιότητα και άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου

Οι ενιαίοι κανόνες δυνάμει του προσαρτήματος Ε αφορούν το ιδιωτικό δίκαιο περί συμβάσεων σχετικά με τη χρήση της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις δεν φαίνεται να επηρεάζουν ή να μεταβάλλουν το πεδίο εφαρμογής των ισχυόντων κανόνων της Ένωσης. Συνεπώς, επί του θέματος η Ένωση είναι συναρμόδια με τα κράτη μέλη. Καθώς η Ένωση διαθέτει αριθμό ψήφων ίσο με τον αριθμό

των κρατών μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης COTIF, για να διασφαλιστεί η εκπροσώπηση των 26 ψήφων στην ψηφοφορία, προτείνεται να ασκήσει η Ένωση τα δικαιώματα ψήφου εξ ονόματος των κρατών μελών.

Θέση

Οι προτάσεις τροπολογιών του Γενικού Γραμματέα θα πρέπει να υποστηριχθούν, ήτοι όσον αφορά το άρθρο 1 παράγραφοι 1 και 2, το άρθρο 3 [νέο στοιχείο αα) και τροπολογίες στα στοιχεία β), γ) και ζ)], το άρθρο 5 παράγραφος 1, το άρθρο 5α παράγραφοι 1 και 2, το άρθρο 7 παράγραφος 2, το άρθρο 8 παράγραφοι 1 και 2, το άρθρο 9 παράγραφος 1 και το άρθρο 10 παράγραφος 3 των ENK/CUI.

Ο Γενικός Γραμματέας του ΟΤΙF πρέπει να κληθεί να υποβάλει όλες τις τροποποιήσεις των ENK/CUI στη Γενική Συνέλευση για τη λήψη απόφασης.

3.5. ΣΗΜΕΙΟ 8 - Νέο προσάρτημα Η για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών στη διεθνή κυκλοφορία

Συνάφεια

Στη Γενική Συνέλευση του 2015, ο Γενικός Γραμματέας του ΟΤΙF πρότεινε να δημιουργηθεί μια νομική βάση στη σύμβαση COTIF, ώστε να υποστηριχθεί η διαλειτουργικότητα πέραν της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το σχέδιο του νέου προσαρτήματος Η ορίζει τις διατάξεις που ρυθμίζουν την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών στη διεθνή κυκλοφορία. Η βασική ιδέα είναι ότι οι κρατικές αρχές θα εκδίδουν πιστοποιητικά ασφάλειας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με βάση εναρμονισμένα κριτήρια, ως απόδειξη ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι σε θέση να λειτουργούν με ασφάλεια αμαξοστοιχίες στο οικείο κράτος. Το εν λόγω σχέδιο κειμένου εμπνέεται άμεσα από το κεκτημένο της Ένωσης και αποτελεί ένα ακόμη βήμα προς την επίτευξη κοινών διατάξεων σχετικά με τις απαιτήσεις για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής με σκοπό την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών εντός και εκτός της Ένωσης. Εφόσον ληφθούν υπόψη ορισμένες από τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν, το σχέδιο κειμένου του νέου προσαρτήματος Η της σύμβασης COTIF θα συνάδει πλήρως με τις διατάξεις της νέας οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια και με το σχετικό παράγωγο δίκαιο.

Αρμοδιότητα και άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου

Η Ένωση έχει εκδώσει μεγάλο αριθμό νομικών πράξεων στο πεδίο της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας, μεταξύ των οποίων είναι και ένα μέρος της 4ης δέσμης για τους σιδηροδρόμους που εγκρίθηκε το 2016. Η προτεινόμενη έγκριση του νέου προσαρτήματος Η της σύμβασης COTIF θίγει το πεδίο που καλύπτει η οδηγία (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (αναδιατύπωση). Συνεπώς, η αρμοδιότητα της Ένωσης είναι αποκλειστική και, επομένως, η Ένωση πρέπει να ασκήσει τα δικαιώματα ψήφου.

Θέση

Όσον αφορά το σχέδιο κειμένου του νέου προσαρτήματος Η (έγγρ. LAW-17131-CR26/8.1), η Ένωση θα πρέπει να υπερψηφίσει το προτεινόμενο κείμενο, με την επιφύλαξη των κάτωθι (απάλειψη με διαγραφή· προσθήκη με υπογράμμιση):

- άρθρο 2 στοιχείο β): αντικαθίσταται η «αρχή πιστοποίησης» από την «αρχή πιστοποίησης της ασφάλειας». Η αντικατάσταση θα πρέπει να εφαρμοσθεί συνακολούθως σε ολόκληρο το κείμενο. Στη γερμανική γλώσσα: «Sicherheitsbescheinigungsbehörde» αντί «Zertifizierungsbehörde». Στη γαλλική γλώσσα: «autorité de certification de sécurité» αντί «autorité de certification».

Στόχος της πρότασης αυτής είναι να εξασφαλιστεί η συνοχή με την ορολογία του κεκτημένου της ΕΕ, καθώς και με το προσάρτημα Η (το άρθρο 5 αναφέρει «πιστοποίηση της ασφάλειας»). Η βελτίωση αυτή συνιστάται, αλλά δεν απαιτείται για την υπερψήφιση.

- Άρθρο 4 παράγραφος 1: Προσθήκη της φράσης «*Η αρχή πιστοποίησης της ασφάλειας και η εποπτική αρχή που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 μπορούν να είναι δύο χωριστές οντότητες ή μπορούν να είναι ενταγμένες στον ίδιο οργανισμό.*»

Στόχος της πρότασης αυτής είναι να διευκρινισθεί ότι επιτρέπονται αμφότερες οι θεσμικές δομές και να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να απαιτηθεί η σύσταση δύο χωριστών οντοτήτων στα κράτη μέλη στα οποία η εθνική αρχή ασφάλειας εκπληρώνει και τους δύο ρόλους.

- Άρθρο 6 παράγραφος 1: Προσθήκη της φράσης «*Η εποπτική αρχή και η αρχή πιστοποίησης της ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 μπορούν να είναι δύο χωριστές οντότητες ή μπορούν να είναι ενταγμένες στον ίδιο οργανισμό.*»

Στόχος της πρότασης αυτής είναι να διευκρινισθεί ότι επιτρέπονται αμφότερες οι θεσμικές δομές και να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να απαιτηθεί η σύσταση δύο χωριστών οντοτήτων στα κράτη μέλη στα οποία η εθνική αρχή ασφάλειας εκπληρώνει και τους δύο ρόλους.

- Άρθρο 8 παράγραφος 3 στοιχείο β): Τροποποίηση του κειμένου ώστε να έχει ως εξής: «Διαδικασίες, καθώς και κοινή μέθοδος ασφάλειας σχετικά με τις απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, που πρέπει να εφαρμόζονται από τις αρχές πιστοποίησης κατά την έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των απαραίτητων συνδέσεων με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την αξιολόγηση επικινδυνότητας και άλλες συναφείς νομοθεσίες.»

Προσθήκη της αναφοράς σε «διαδικασίες»: Οι εν λόγω διαδικασίες περιλήφθηκαν στην κοινή μέθοδο ασφάλειας της ΕΕ για τις απαιτήσεις του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (ΚΜΑ για ΣΔΑ) και έχουν πλέον ενσωματωθεί στο σχέδιο «εκτελεστικού κανονισμού σχετικά με πρακτικές ρυθμίσεις έκδοσης ενιαίων πιστοποιητικών ασφαλείας» της Επιτροπής. Εάν ο ΟΤΙF επιθυμεί να διατηρήσει τον ίδιο βαθμό εναρμόνισης, όπως είχε αρχικά προγραμματισθεί, θα πρέπει επομένως να συμπεριλάβει τις σχετικές διαδικασίες επιπροσθέτως των απαιτήσεων ΚΜΑ για ΣΔΑ. Η βελτίωση αυτή συνιστάται, αλλά δεν απαιτείται για την υπερψήφιση.

Σύνδεση με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την αξιολόγηση επικινδυνότητας (ΚΜΑ ΑΕπ) και άλλη σχετική νομοθεσία: Σύμφωνα με το σχέδιο του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού της Επιτροπής για τη θέσπιση κοινών μεθόδων ασφάλειας σχετικά με τις απαιτήσεις του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας απαιτείται η εφαρμογή των ΚΜΑ ΑΕπ και άλλης νομοθεσίας (και ιδίως, αλλά όχι αποκλειστικά, της «ΤΠΔ ΟΡΕ» «Τεχνική προδιαγραφή διεξαγωγής και διαχείρισης της κυκλοφορίας για τη διαλειτουργικότητα»), ώστε να διασφαλισθεί ότι «*οι επιχειρησιακές ρυθμίσεις (του οργανισμού) είναι σύμφωνες προς τις σχετικές με την ασφάλεια απαιτήσεις των εφαρμοστέων τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας και των σχετικών εθνικών κανόνων και προς οποιαδήποτε άλλη συναφή απαίτηση*». Συνεπώς, η ανωτέρω βελτίωση του άρθρου 8 παράγραφος 3 στοιχείο β) θα πρέπει να υποστηριχθεί και να επιχειρηματολογηθεί σθεναρά.

- Άρθρο 8 παράγραφος 3 στοιχείο γ): Τροποποίηση του κειμένου «*Κοινή μέθοδος ασφάλειας για την παρακολούθηση που πρέπει να εφαρμόζουν οι σιδηροδρομικές*

επιχειρήσεις και, κατά περίπτωση, οι διαχειριστές υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς».

Η παρούσα πρόταση συνάδει με το άρθρο 7 παράγραφος 4 του προσαρτήματος Η, σύμφωνα με το οποίο απαιτείται τόσο οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσο και οι διαχειριστές υποδομής να «ορίσουν οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και να παρακολουθούν την ορθή εφαρμογή του». Η εφαρμογή των ΚΜΑ για την παρακολούθηση είναι υποχρεωτική για τους διαχειριστές υποδομής εντός της ΕΕ και θα ήταν επωφελής πέραν της Ένωσης. Η εφαρμογή των ΚΜΑ για την παρακολούθηση είναι υποχρεωτική για τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση (ΥΣΦ). Η υποχρεωτική εφαρμογή των ΚΜΑ από τους διαχειριστές υποδομής συνιστάται, αλλά δεν απαιτείται για την υπερψήφιση. Η υποχρεωτική εφαρμογή των ΚΜΑ από τους ΥΣΦ είναι υποχρεωτική και πρέπει να περιληφθεί στο κείμενο.

- Άρθρο 2 στοιχείο στ), βελτίωση της διατύπωσης, ευθυγράμμιση με την ενωσιακή ορολογία (κείμενο στη γερμανική γλώσσα): «„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals».
- Άρθρο 7 παράγραφος 4, βελτίωση της διατύπωσης (κείμενο στη γερμανική): «Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~in Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.»

Όσον αφορά τις προτεινόμενες τροποποιήσεις των άρθρων 2, 6, 20, 33 και 35 της σύμβασης COTIF (έγγρ. LAW-17131-CR26/8.2), οι οποίες είναι όντως αναγκαίο να περιληφθούν στο νέο προσάρτημα Η της σύμβασης COTIF, η Ένωση θα πρέπει να υπερψηφίσει το προτεινόμενο κείμενο και να συμφωνήσει με το αίτημα προς τον Γενικό Γραμματέα να υποβληθούν στη Γενική Συνέλευση για τη λήψη απόφασης.

3.6. ΣΗΜΕΙΟ 9 - Μερική αναθεώρηση των ENK/ATMF (Προσάρτημα Ζ)

Συνάφεια

Είναι σημαντικό για τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία να είναι εναρμονισμένες οι εφαρμοστέες διατάξεις του ενωσιακού δικαίου και της σύμβασης COTIF. Οι διατάξεις των ENK/ATMF είναι συμβατές με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/57/EK της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διαλειτουργικότητα και με τα συναφή μέρη της οδηγίας 2009/49/EK για την ασφάλεια. Με την έγκριση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η Ένωση άλλαξε αρκετές διατάξεις του κεκτημένου αυτού και ενημέρωσε την επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων (CTE) του ΟΤΙΦ και τη μόνιμη ομάδα εργασίας σχετικά με αυτές τις αλλαγές. Με βάση ανάλυση της Επιτροπής, η Γραμματεία και η ομάδα εργασίας του ΟΤΙΦ εκπόνησαν τροποποιήσεις των ENK/ATMF για να εξασφαλιστεί η συνέχιση της εναρμόνισης με το δίκαιο της Ένωσης.

Οι τροποποιήσεις που αφορούν τα άρθρα 2, 3α, 5, 6, 7, 10, 10β, 11 και 13 των ENK/ATMF είναι απαραίτητες για να εναρμονισθούν ορισμένοι όροι με τις νέες διατάξεις της ΕΕ και να ληφθούν υπόψη ορισμένες διαδικαστικές αλλαγές στην ΕΕ, και ιδίως το γεγονός ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων θα είναι αρμόδιος για την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων. Η βασική έννοια της ATMF δεν αποτελεί αντικείμενο των προτεινόμενων αλλαγών.

Αρμοδιότητα και άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου

Η Ένωση έχει εκδώσει μεγάλο αριθμό νομικών πράξεων στο πεδίο της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας, μεταξύ των οποίων είναι και ένα μέρος της 4ης δέσμης για τους σιδηροδρόμους που εγκρίθηκε το 2016. Στην παρούσα περίπτωση, το σχέδιο κειμένου τροποποιεί τους ENK/ATMF που καλύπτουν τις εγκρίσεις οχημάτων. Οι διατάξεις αυτές καλύπτονται από την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ευρωπαϊκή Ένωση (αναδιατύπωση). Το θέμα εμπίπτει, επομένως, στην (αποκλειστική) αρμοδιότητα της Ένωσης και, συνεπώς, η Ένωση πρέπει να ασκήσει τα δικαιώματα ψήφου.

Θέση

Το σχέδιο τροπολογιών όπως προβλέπονται στο έγγρ. LAW-17133-CR26/9 βασίζεται σε πρόταση της Ένωσης και, εφόσον ληφθούν υπόψη οι παρατηρήσεις που ακολουθούν, θα πρέπει να ευθυγραμμισθεί πλήρως με τις σχετικές διατάξεις της νέας οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα και το σχετικό παράγωγο δίκαιο.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις προτεινόμενες τροπολογίες με τις κάτωθι προϋποθέσεις: (απάλειψη με διαγραφή· προσθήκη με υπογράμμιση):

- Στο άρθρο 1 παράγραφος 1α, τροποποίηση του κειμένου ώστε να έχει ως εξής:

«Τα οχήματα πληρούν τις ΕΤΠ (ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές) που ισχύουν κατά τη στιγμή της υποβολής αίτησης αποδοχής, αναβάθμισης ή ανανέωσης, σύμφωνα με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες και λαμβανομένης υπόψη της στρατηγικής μετάβασης, για την εφαρμογή των ΕΤΠ, όπως ορίζονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2α και στο άρθρο 8 παράγραφος 4 στοιχείο στ) της APTU, και τις δυνατότητες παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 7α της ATMF· η εν λόγω συμμόρφωση διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση κάθε οχήματος.

Η CTE εξετάζει την ανάγκη εκπόνησης παραρτήματος αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων, καθώς και διατάξεων που επιτρέπουν στους αιτούντες να έχουν μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου σχετικά με τις προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμόζονται, ήδη πριν από την υποβολή της αίτησης αποδοχής, αναβάθμισης ή ανανέωσης οχημάτων.»

Η ασφάλεια δικαίου είναι ζωτικής σημασίας για τον ενωσιακό κλάδο. Στόχος της πρότασης είναι να βελτιωθεί η ασφάλεια δικαίου, μεταξύ άλλων, με την εισαγωγή της ενωσιακής έννοιας της προκαταρκτικής επαφής, μια εθελοντική διαδικασία κατά την οποία, με βάση τις πληροφορίες που παρέχει ο αιτών, ο φορέας έγκρισης εκδίδει γνώμη που περιέχει προσδιορισμό της έκδοσης της ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες που πρέπει να εφαρμοσθούν για την επόμενη αίτηση χορήγησης έγκρισης (με την επιφύλαξη των αλλαγών στις νομικές απαιτήσεις που θα μπορούσαν να αναιρέσουν την εν λόγω γνώμη). Η πρόταση έχει ως στόχο να δοθεί στην CTE η εντολή να εξετάσει την προσθήκη των εν λόγω διατάξεων στη σύμβαση COTIF.
- Στο άρθρο 2 στοιχείο κγ), τροποποίηση του ορισμού και χρήση του όρου «οχήματα» με συνέπεια σε όλο το κείμενο (σε όλες τις γλώσσες):

Ο ορισμός θα πρέπει να διατυπωθεί ως εξής: «ως «όχημα» νοείται σιδηροδρομικό όχημα, κατάλληλο να κυκλοφορεί με τους δικούς του τροχούς σε σιδηροδρομικές γραμμές με ή χωρίς έλξη.» Ο ορισμός αυτός συνάδει με τον ορισμό του άρθρου 2 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα. Ο όρος «όχημα/-τα)» πρέπει να χρησιμοποιείται σε ολόκληρο το κείμενο, και όχι ο όρος «σιδηροδρομικό όχημα» που χρησιμοποιείται σε ορισμένα σημεία.

- Στο άρθρο 5, βελτίωση της διατύπωσης (κείμενο στη γερμανική γλώσσα): Αντικατάσταση του «*Notifikation*» με «*Notifizierung*» στο «*Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]*» Και κατόπιν «*Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*»
- Στο άρθρο 10, βελτίωση της διατύπωσης (κείμενο στη γερμανική γλώσσα): Αντικατάσταση του «*Verzeichnis*» με «*Dossier*» στο «*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.*» καθώς και στο «*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.*»
- Στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο α), βελτίωση της διατύπωσης (κείμενο στην αγγλική και τη γερμανική γλώσσα): Αντικατάσταση του CTE με το πλήρες όνομα της επιτροπής στο «*comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;*» και στο «*mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*».
- Προσθήκη του ακόλουθου άρθρου 14: «*Άρθρο 14 — Παραρτήματα και συστάσεις*
 1. *Η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων αποφασίζει εάν θα εγκρίνει ένα παράρτημα ή μια διάταξη που επιφέρει τροποποίησή του σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 16, 20 και στο άρθρο 33 παράγραφος 6 της σύμβασης. Οι αποφάσεις αρχίζουν να ισχύουν σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφοι 3 και 4 της σύμβασης.*
 2. *Αίτηση έγκρισης παραρτήματος ή διάταξης τροποποίησής του μπορεί να υποβληθεί από: α) κάθε συμβαλλόμενο κράτος· β) κάθε περιφερειακό οργανισμό όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο κδ) της ATMF· γ) κάθε εκπρόσωπο διεθνούς ένωσης για τα μέλη του οποίου η ύπαρξη του παραρτήματος είναι απαραίτητη για λόγους ασφάλειας και οικονομίας στην άσκηση της δραστηριότητάς τους.*
 3. *Η εκπόνηση των παραρτημάτων πραγματοποιείται από την επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων επικουρούμενη από κατάλληλες ομάδες εργασίας και τον Γενικό Γραμματέα βάσει των αιτήσεων που θα κατατεθούν σύμφωνα με την παράγραφο 2.*
 4. *Η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων μπορεί να προτείνει μεθόδους και πρακτικές σχετικά με την τεχνική αποδοχή του σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία.»*

Το παρόν άρθρο είναι αναγκαίο για να καθορισθεί ο τρόπος με τον οποίο η CTE μπορεί να υλοποιεί εντολή που της δίνεται με την προτεινόμενη πρόσθετη φράση στο άρθρο 7 παράγραφος 1α. Οι διαδικασίες είναι οι ίδιες με εκείνες του άρθρου 8 του νέου προσαρτήματος Η.

3.7. ΣΗΜΕΙΟ 10 - Μερική αναθεώρηση των ENK/APTU (Προσάρτημα ΣΤ)

Συνάφεια

Είναι σημαντικό για τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία να είναι εναρμονισμένες οι εφαρμοστέες διατάξεις του ενωσιακού δικαίου και της σύμβασης COTIF. Οι διατάξεις των ENK/ATMF είναι συμβατές με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/57/EK για τη

διαλειτουργικότητα, και ιδίως εκείνες που αφορούν το περιεχόμενο των ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών (ΕΤΠ) και την ισοδυναμία τους με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με την έγκριση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους και ιδίως με την αναδιατύπωση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα, η Ένωση άλλαξε αρκετές διατάξεις του κεκτημένου αυτού και ενημέρωσε την επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομώνων (CTE) του ΟΤΙΦ και τη μόνιμη ομάδα εργασίας του σχετικά με αυτές τις αλλαγές. Με βάση ανάλυση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Γραμματεία και η ομάδα εργασίας του ΟΤΙΦ εκπόνησαν τροποποιήσεις των ENK/APTU για να εξασφαλιστεί η συνέχιση της εναρμόνισης με το δίκαιο της Ένωσης. Οι τροποποιήσεις αφορούν το άρθρο 8 των ENK/APTU και συνίστανται στην προσθήκη δύο τμημάτων στο περιεχόμενο των ισοδύναμων ΕΤΠ προς τις ΤΠΔ της ΕΕ. Οι αλλαγές αυτές είναι αναγκαίες για να εξασφαλιστεί ότι το περιεχόμενο των μελλοντικών ΤΠΔ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΕΤΠ της COTIF παραμένουν ισοδύναμες. Η βασική έννοια της APTU δεν αποτελεί αντικείμενο των προτεινόμενων αλλαγών.

Αρμοδιότητα και άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου

Η Ένωση έχει εκδώσει μεγάλο αριθμό νομικών πράξεων στο πεδίο της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας, μεταξύ των οποίων είναι και ένα μέρος της 4ης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους που εγκρίθηκε το 2016. Στην παρούσα περίπτωση, το σχέδιο κειμένου τροποποιεί τους ENK/APTU, που καλύπτουν τις τεχνικές προδιαγραφές των σιδηροδρομικών οχημάτων. Οι διατάξεις αυτές καλύπτονται από την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ευρωπαϊκή Ένωση (αναδιατύπωση). Το θέμα εμπίπτει, επομένως, στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης και, συνεπώς, η Ένωση πρέπει να ασκήσει τα δικαιώματα ψήφου.

Θέση

Το σχέδιο τροποποιήσεων όπως προβλέπονται στο έγγρ. LAW-17133-CR26/10 βασίζεται σε πρόταση της Ένωσης και συνάδει πλήρως με τις σχετικές διατάξεις της νέας οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα και το σχετικό παράγωγο δίκαιο.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις στο άρθρο 8 του προσαρτήματος ΣΤ της σύμβασης COTIF και την έγκριση των τροποποιήσεων στη σχετική αιτιολογική έκθεση.

3.8. ΣΗΜΕΙΟ 13 - Μερική αναθεώρηση των ENK/CUV (υποβλήθηκε από την Ελβετία)

Συνάφεια

Στις 13 Νοεμβρίου 2017, η Ελβετία υπέβαλε το έγγρ. LAW-17144-CR 26/13 με μια πρόταση τροποποίησης του άρθρου 7 παράγραφος 1 των ENK/CUV, το οποίο αφορά την ευθύνη του κατόχου του οχήματος και του χρήστη του οχήματος (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) σε περίπτωση ζημίας που προκληθεί από όχημα και η οποία οφείλεται σε ελάττωμα του οχήματος.

Στις 18 Δεκεμβρίου 2017, μια εξωτερική νομική εμπειρογνομοσύνη στην ελβετική πρόταση δημοσιεύθηκε από τη Γραμματεία του ΟΤΙΦ (έγγρ. LAW-17156-CR26/13 Add.1). Στις 19 Ιανουαρίου 2018, η Γραμματεία του ΟΤΙΦ δημοσίευσε επίσης το έγγρ. LAW-18001-CR26/13 Add.2 σχετικά με την επανεξέταση των προτάσεων τροποποίησης του άρθρου 7 των ENK/CUV. Το δεύτερο έγγραφο ανακεφαλαιώνει προηγούμενες συζητήσεις επί του θέματος στις σχετικές ομάδες εργασίας του ΟΤΙΦ και υπενθύμισε ότι δεν κατέστη δυνατόν να εγκριθεί

πρόταση απόφασης στην τελευταία συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης τον Σεπτέμβριο του 2015.

Η πρόταση της Ελβετίας υποβάλλεται στην Αναθεωρητική Επιτροπή προς εξέταση και ενδεχομένως στην επόμενη σύνοδο της Γενικής Συνέλευσης προς έγκριση. Με την πρόταση προστίθεται ένα νέο κριτήριο για την απόδειξη της ευθύνης του κατόχου για ζημία που προκλήθηκε από ελάττωμα οχήματος. Πράγματι, σύμφωνα με το ισχύον άρθρο 7 των ENK/CUV, εάν εφαρμοστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη, ο κάτοχος του οχήματος είναι υπεύθυνος μόνο αν αποδειχθεί ότι η ζημία που προκλήθηκε από το όχημα οφείλεται σε σφάλμα για το οποίο ευθύνεται. Με την πρόταση τροποποίησης προστίθεται ως φαίνεται ένα δεύτερο κριτήριο το οποίο είναι ότι ο κάτοχος πρέπει να αποδείξει ότι δεν ευθύνεται για το ελάττωμα που προκάλεσε τη ζημία.

Σημειώνεται ότι η παράγραφος 2 του ισχύοντος άρθρου 7 των CUV ορίζει ότι «τα μέρη της σύμβασης μπορούν να συμφωνήσουν σχετικά με διατάξεις παρεκκλίνουσες από την παράγραφο 1».

Στη βάση αυτή, οι εταιρείες του τομέα προέβησαν σε διαπραγματεύσεις από το 2013 έως το 2016, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα την επίτευξη συμφωνίας από 600 σιδηροδρομικές εταιρείες και επέτρεψαν τις απαραίτητες τροποποιήσεις στην ενιαία γενική σύμβαση χρήσης αμαξών (GCU)³ για περαιτέρω διευκρίνιση των ευθυνών των ιδιοκτητών αμαξών. Στη συμφωνία που υπογράφηκε εισάχθηκε νέο άρθρο 27 στη GCU σχετικά με την αρχή περί ευθύνης για ζημίες που προκλήθηκαν από φορτάμαξα, ώστε να επιτευχθεί καλύτερη ισορροπία και μεγαλύτερη σαφήνεια για το σύνολο του τομέα σε περίπτωση ζημίας που προκαλείται από άμαξα. Πιο συγκεκριμένα, εισάγεται η έννοια του «τεκμηρίου υπαιτιότητας» που επιτρέπει να ευθύνεται ο κάτοχος για ελάττωμα του οχήματος που προκλήθηκε λόγω παραβίασης της υποχρέωσης συντήρησης. Η τροποποίηση αυτή άρχισε να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2017.

Το άρθρο 27 της GCU επί του παρόντος έχει ως εξής: «Άρθρο 27: Αρχή ευθύνης

1. Ο κάτοχος ή προηγούμενος χρήστης υπαγόμενος στην παρούσα σύμβαση είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε ζημία προκληθεί από το όχημα όταν μπορεί να αποδειχθεί υπαιτιότητα. Ο κάτοχος τεκμαίρεται πταίσιμα εάν δεν έχει δεόντως εκπληρώσει τα καθήκοντά του, όπως αυτά απορρέουν από το άρθρο 7, εκτός εάν αυτή η παράβαση καθήκοντος δεν προκάλεσε ζημία ή δεν συνέβαλε σε αυτήν.

2. Το υπεύθυνο μέρος αποζημιώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση-χρήστη έναντι οποιουδήποτε τρίτου που προβάλλει αξιώσεις σε περίπτωση που ο χρήστης δεν είναι εν αδίκω.

3. Εφόσον η σιδηροδρομική επιχείρηση-χρήστης ευθύνεται εν μέρει, η αποζημίωση βαρύνει κάθε συμβαλλόμενο μέρος κατ' αναλογία του αντίστοιχου μεριδίου ευθύνης του.

4. Όταν τρίτο μέρος είναι υπεύθυνο ή εν μέρει υπεύθυνο για τη ζημία, τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης αξιώνουν αποζημίωση για τη ζημία που προκάλεσε κατά κύριο λόγο το εν λόγω

³ Η γενική σύμβαση χρήσης αμαξών (GCU) είναι ένα πολυμερές συμβατικό πλαίσιο το οποίο βασίζεται στα CUV (προσάρτημα Δ της σύμβασης COTIF) για τη χρήση αμαξών και τη συμπλήρωσή· περιέχει όλα τα αμοιβαία δικαιώματα και υποχρεώσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των κατόχων αμαξών όσον αφορά τη χρήση των αμαξών και απαλλάσσει τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης από την ανάγκη διαπραγμάτευσης πολυάριθμων διμερών συμφωνιών, διασφαλίζοντας τη διαλειτουργικότητα στην ελευθερωμένη ευρωπαϊκή αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών· μπορεί να συμπληρωθεί ευέλικτα από άλλες συμβατικές ρυθμίσεις, εφόσον χρειασθεί· δεν περιλαμβάνει εμπορικούς όρους.

τρίτο μέρος. Συγκεκριμένα, ο υπογράφων που έχει συνάψει σύμβαση με το τρίτο μέρος επιδιώκει την αξίωση έναντι του τρίτου μέρους κατά προτεραιότητα.

5. Μετά από αίτηση, ο κάτοχος οφείλει να αποδείξει ότι υπάγεται σε σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.»

Σήμερα, η πλειονότητα των κατόχων και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ένωση εφαρμόζουν τη GCU (Γενική Σύμβαση Χρήσης Αμαξιών) σύμφωνα με το ισχύον άρθρο 7 των CUV (συμβόλαια χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία). Η πρόταση της Ελβετίας δεν είναι συνεπώς αναγκαία, διότι οι συμφωνίες που έχουν επιτύχει οι εταιρείες του κλάδου αρκούν για να οριστούν σαφώς οι ευθύνες του κατόχου και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε περίπτωση ζημίας που προκληθεί από όχημα υποκείμενο σε σύμβαση πώλησης. Δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η εν λόγω συμφωνία δεν αποκαθιστά τη σωστή ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των αντίστοιχων συμβαλλομένων μερών. Επίσης, η πρόταση της Ελβετίας δεν παρέχει στέρεη λογική και επαρκή αιτιολόγηση για τις προτεινόμενες τροπολογίες.

Αρμοδιότητα και άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου

Οι ενιαίοι κανόνες δυνάμει του προσαρτήματος Δ αφορούν το δίκαιο περί συμβάσεων σχετικά με τη χρήση οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις, οι οποίες πραγματεύονται την ευθύνη για απώλεια ή ζημία που προκαλείται από όχημα, δεν θίγουν ούτε μεταβάλλουν το πεδίο εφαρμογής των ισχυόντων κανόνων της Ένωσης. Συνεπώς, η Ένωση είναι συναρμόδια επί του θέματος με τα κράτη μέλη.

Καθώς η Ένωση διαθέτει αριθμό ψήφων ίσο με τον αριθμό των κρατών μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης COTIF, για να διασφαλιστεί η εκπροσώπηση των 26 ψήφων στην ψηφοφορία, προτείνεται να ασκήσει η Ένωση τα δικαιώματα ψήφου εξ ονόματος των κρατών μελών.

Θέση

Η Ένωση θα πρέπει να αντιτεθεί στην πρόταση τροποποίησης του άρθρου 7 των ENK/CUV που υπέβαλε η Ελβετία.

4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

4.1. Διαδικαστική νομική βάση

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ προβλέπει αποφάσεις για «τον καθορισμό των θέσεων που θα πρέπει να ληφθούν, εξ ονόματος της Ένωσης, σε όργανο που συνιστάται από δεδομένη συμφωνία, όταν το εν λόγω όργανο καλείται να θεσπίσει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα, με εξαίρεση τις πράξεις που συμπληρώνουν ή τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας.»

Η έννοια των «πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα» περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το συγκεκριμένο όργανο. Περιλαμβάνει επίσης πράξεις που δεν έχουν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»⁴.

⁴ Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61-64.

Η Αναθεωρητική Επιτροπή του ΟΤΙΦ είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία, ήτοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF).

Οι πράξεις τις οποίες καλείται να εγκρίνει η Αναθεωρητική Επιτροπή του ΟΤΙΦ συνιστούν πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα. Οι προτεινόμενες πράξεις μπορούν να επηρεάσουν αποφασιστικά το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ στο πεδίο των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Οι προτεινόμενες πράξεις δεν συμπληρώνουν, ούτε τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας.

Συνεπώς, η διαδικαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση είναι το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

4.2. Ουσιαστική νομική βάση

Η ουσιαστική νομική βάση για την έκδοση απόφασης βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από το αντικείμενο και το περιεχόμενο της προτεινόμενης πράξης για την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Η προτεινόμενη πράξη αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Ως εκ τούτου, η ουσιαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης είναι το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ.

4.3. Συμπέρασμα

Νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης πρέπει να είναι το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

5. ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

Καθώς η πράξη της Αναθεωρητικής Επιτροπής του ΟΤΙΦ θα τροποποιήσει τη σύμβαση COTIF και ορισμένα προσαρτήματά της, είναι σκόπιμο να δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* μετά την έγκρισή της.

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που θα ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην 26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής του ΟΤΙF όσον αφορά ορισμένες τροπολογίες στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (σύμβαση COTIF) και στα προσαρτήματά της

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Ένωση έχει προσχωρήσει στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Βίλνιους της 3ης Ιουνίου 1999 («σύμβαση COTIF»), σύμφωνα με την απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου⁵.
- (2) Όλα τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τη σύμβαση COTIF πλην της Κύπρου και της Μάλτας.
- (3) Η Αναθεωρητική Επιτροπή, που συστάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της σύμβασης COTIF, στην 26η σύνοδό της που πρόκειται να πραγματοποιηθεί από 27 Φεβρουαρίου έως 1 Μαρτίου 2018 αναμένεται να αποφασίσει σχετικά με ορισμένες τροπολογίες στη σύμβαση COTIF και σε ορισμένα προσαρτήματά της, και συγκεκριμένα στο προσάρτημα Ε (Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με τη σύμβαση χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία – CUI), στο προσάρτημα ΣΤ (Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με την επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία – ARTU) και στο προσάρτημα Ζ (Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία – ATMF).
- (4) Στην εν λόγω σύνοδο η Αναθεωρητική Επιτροπή πρόκειται να αποφασίσει επίσης σχετικά με την έγκριση του νέου προσαρτήματος Η για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών στη διεθνή κυκλοφορία.

⁵ Απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2011, για την υπογραφή και τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διακυβερνητικής Οργάνωσης περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σύμβαση περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999 (ΕΕ L 51 της 23.2.2013, σ. 1). Το κείμενο της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Διακυβερνητικού Οργανισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (ΟΤΙF) σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σύμβαση COTIF («η συμφωνία») επισυνάπτεται στην απόφαση του Συμβουλίου.

- (5) Οι τροπολογίες στον εσωτερικό κανονισμό της Αναθεωρητικής Επιτροπής του ΟΤΙF αποσκοπούν στην επικαιροποίηση ορισμένων διατάξεων συνεπεία της προσχώρησης της Ένωσης στη σύμβαση COTIF το 2011, και ιδίως των διατάξεων που διέπουν το δικαίωμα ψήφου του περιφερειακού οργανισμού και τη διαπίστωση απαρτίας.
- (6) Οι τροπολογίες στη σύμβαση COTIF αποβλέπουν στη βελτίωση και τη διευκόλυνση της διαδικασίας αναθεώρησης της σύμβασης COTIF για τη συνεπή και ταχεία εφαρμογή των τροπολογιών στη σύμβαση COTIF και τα προσαρτήματά της, καθώς και στην αποφυγή δυσμενών επιπτώσεων λόγω της τρέχουσας χρονοβόρας διαδικασίας αναθεώρησης, στις οποίες συγκαταλέγεται ο κίνδυνος εσωτερικής απόκλισης των τροπολογιών που εγκρίνει η Αναθεωρητική Επιτροπή από εκείνες που εγκρίνει η Γενική Συνέλευση, όπως και η εξωτερική απόκλιση, ιδίως από το δίκαιο της Ένωσης.
- (7) Στόχος των τροπολογιών στο προσάρτημα E (CUI) είναι να αποσαφηνισθεί το πεδίο εφαρμογής των ENK/CUI, ώστε να εξασφαλισθεί πιο συστηματική εφαρμογή των ENK/CUI για τον προβλεπόμενο σκοπό τους, δηλαδή στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, όπως σε εμπορευματικούς διαδρόμους ή σε διεθνείς επιβατικές αμαξοστοιχίες.
- (8) Στόχος των τροπολογιών στα προσαρτήματα ΣΤ (APTU) και Ζ (ATMF) είναι η επίτευξη εναρμόνισης των κανόνων του ΟΤΙF με τους κανόνες της Ένωσης, ιδίως μετά την έγκριση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους από την Ένωση το 2016.
- (9) Σκοπός του νέου προσαρτήματος Η είναι η βελτίωση της διαλειτουργικότητας πέραν της Ευρωπαϊκής Ένωσης με βάση την αρχή των εναρμονισμένων κριτηρίων για την έκδοση από τις κρατικές αρχές των πιστοποιητικών ασφάλειας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ως απόδειξη ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι σε θέση να λειτουργούν αμαξοστοιχίες με ασφάλεια στο οικείο κράτος.
- (10) Οι περισσότερες από τις προτεινόμενες τροπολογίες είναι σύμφωνες με το δίκαιο και τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης και, συνεπώς, πρέπει να υποστηριχθούν από την Ένωση. Ορισμένες τροπολογίες πρέπει να συζητηθούν διεξοδικότερα στην Ένωση και θα πρέπει να απορριφθούν στην 26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής που έχει συσταθεί από τη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999, παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.
2. Οι εκπρόσωποι της Ένωσης στην Αναθεωρητική Επιτροπή μπορούν να συμφωνήσουν σε ήσσονος σημασίας αλλαγές στα έγγραφα που αναφέρονται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης χωρίς άλλη απόφαση του Συμβουλίου.

Άρθρο 2

Η απόφαση της Αναθεωρητικής Επιτροπής του ΟΤΙF δημοσιεύεται, μετά την έκδοσή της, στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Επιτροπή.
Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*