



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 27 de octubre de 2023
(OR. en)

14665/23
ADD 1

TRANS 446

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	27 de octubre de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 687 final - ANEXO
Asunto:	ANEXO de la Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 5. ^a sesión de la Comisión de Asuntos Jurídicos y Cooperación Internacional ad hoc de la OTIF

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2023) 687 final - ANEXO.

Adj.: COM(2023) 687 final - ANEXO



Bruselas, 27.10.2023
COM(2023) 687 final

ANNEX

ANEXO

de la

Propuesta de Decisión del Consejo

**relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 5.ª sesión
de la Comisión de Asuntos Jurídicos y Cooperación Internacional ad hoc de la OTIF**

ANEXO

1. INTRODUCCIÓN

La 5.^a sesión de la Comisión de Asuntos Jurídicos y Cooperación Internacional *ad hoc* de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) tendrá lugar del 7 al 9 de noviembre de 2023. Los documentos de la reunión pueden consultarse en el sitio web de la OTIF, en el enlace siguiente: http://extranet.otif.org/jur/?page_id=6227

2. COMPETENCIAS DE LA UE

La UE es parte contratante del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF). Con respecto a los puntos del orden del día de esta reunión, que se consideran asuntos que son competencia exclusiva de la Unión, debe seguirse el punto 3.1 de las «Disposiciones internas» (anexo III de la Decisión 2013/103/UE del Consejo). Por lo que se refiere a los puntos que recogen elementos de competencia tanto nacional como de la Unión, debe seguirse el punto 3.3 de las «Disposiciones internas». En relación con los puntos 3, 4, 8 y 9, la Comisión Europea intervendrá y votará en nombre de la Unión. En los puntos 6, 7 y 10, intervendrán la Comisión Europea y la Presidencia, y la Comisión votará en nombre de la Unión.

3. OBSERVACIONES SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA

Punto 3 del orden del día. Aplicación de las Reglas Uniformes CUI a las instalaciones de servicio

<i>Documentos:</i>	LAW-23108-JUR 5/3, LAW-23109-JUR 5/3 y LAW-23085-JUR 5
<i>Competencia:</i>	de la Unión (exclusiva)
<i>Ejercicio de los derechos de voto:</i>	la Unión
<i>Posición:</i>	Respaldar la adopción del dictamen jurídico consultivo sobre la interpretación de las Reglas uniformes CUI tal como se recoge en el documento LAW-23109-JUR 5/3. Recordar que solo los órganos jurisdiccionales de la Unión pueden interpretar el Derecho de la Unión con autoridad.

Punto 4 del orden del día. Digitalización del transporte internacional, en particular de los documentos de transporte de mercancías:

<i>Documentos:</i>	LAW-23102-JUR 5/4, LAW-23024-JUR 4/9, LAW-22084-JUR 3/9-Corr.1 y LAW-22031-JUR 2/11
<i>Competencia:</i>	de la Unión (exclusiva)
<i>Ejercicio de los derechos de voto:</i>	la Unión
<i>Posición:</i>	Tomar nota del documento inicial preparado por la Secretaría (LAW-23024-JUR 4/9); considerar que las disposiciones vigentes de las Reglas Uniformes CIM son suficientes para los títulos de transporte sin documentos impresos en papel y que, por tanto, no

	es urgente modificar el COTIF; pedir a la Secretaría que prepare, para la 6. ^a sesión, un documento analítico oficioso en el que se exponga posibles modificaciones de las Reglas Uniformes CIM, con vistas a facilitar la adopción de la carta de porte electrónico CIM.
--	--

Punto 6 del orden del día. Desarrollo de una estrategia a largo plazo de la OTIF:

<i>Documentos:</i>	LAW-23115-JUR 5/6, LAW-23116-JUR 5/6,
<i>Competencia:</i>	de la Unión (compartida y exclusiva)
<i>Ejercicio de los derechos de voto:</i>	la Unión
<i>Posición:</i>	Acoger positivamente la presentación por parte del Secretario General de una versión revisada y consolidada del «proyecto de documento único de estrategia»; refrendar, en general, el proyecto actual de estructura y contenido de la estrategia a largo plazo, teniendo en cuenta las observaciones siguientes: en lo referente al objetivo estratégico 1, sería útil elaborar propuestas genéricas concretas, por ejemplo, la organización de talleres regionales para promover que los miembros de la OTIF apliquen y adopten todos los apéndices del COTIF; en cuanto al objetivo estratégico 4, sería útil esbozar propuestas genéricas concretas para potenciar el papel de liderazgo de la OTIF en el transporte ferroviario internacional; en lo tocante al objetivo estratégico 5, el texto debe hacer referencia a la cooperación con la Agencia Ferroviaria Europea (AFE) e incluir un apartado sobre el Protocolo de Luxemburgo (al Convenio de Ciudad del Cabo) y el papel de la OTIF en lo que respecta a respaldar su aplicación.

Punto 7 del orden del día. Suspensión y terminación del COTIF o pertenencia a la OTIF en el caso de un determinado Estado miembro de la organización:

<i>Documentos:</i>	LAW-23103-JUR 5/7, LAW-23086-JUR 5 y LAW-22082-JUR 3/5
<i>Competencia:</i>	de la Unión (compartida y exclusiva)
<i>Ejercicio de los derechos de voto:</i>	la Unión
<i>Posición:</i>	<p>Por lo que se refiere a la propuesta de Decisión relativa a este punto, la Unión Europea es favorable a que se encomiende a la Secretaría de la OTIF la preparación de una propuesta de modificación del COTIF que tenga en cuenta los aspectos y principios rectores siguientes.</p> <p><i>Por regla general, ¿deben imponerse sanciones por incumplimiento de las reglas de la OTIF únicamente si así lo regula expresamente el COTIF?</i></p>

El documento inicial elaborado por la Secretaría de la OTIF expone que, en general, las decisiones sobre sanciones contra un miembro de una organización internacional siguen procedimientos oficiales que están regulados expresamente en el convenio o acuerdo correspondiente. Así ocurrió en el Consejo de Europa en 2022, donde las decisiones de suspender y excluir a un miembro de la organización se basaron en el incumplimiento de las obligaciones que incumbían a este miembro dentro del organismo. Por consiguiente, la Unión Europea considera que solo debe imponerse una sanción por incumplimiento de las reglas de la OTIF si está regulada expresamente por el COTIF, es decir, que debe haber reglas y procedimientos claramente definidos con respecto a la valoración de posibles infracciones y de las circunstancias pertinentes, así como la manera en que deben fijarse las sanciones aplicables.

El COTIF ¿debería establecer sanciones en caso de infracción del Derecho internacional en general aun cuando no se infrinjan sus propias reglas? En caso afirmativo, ¿qué posibles infracciones deberían incluirse?

La OTIF tiene unos objetivos de tipo técnico que se limitan al transporte ferroviario internacional: el COTIF no establece ninguna meta general o universal, como el mantenimiento de la paz internacional o la promoción del Estado de Derecho. En principio, podría contemplarse la posibilidad de establecer disposiciones en el COTIF que exijan el cumplimiento de las normas o principios recogidos en otros instrumentos internacionales (por ejemplo, la Carta de las Naciones Unidas o los tratados internacionales de derechos humanos) o bien en el Derecho internacional consuetudinario, y regular también sanciones en el Convenio en caso de incumplimiento de dichas normas o principios. Sin embargo, tales cláusulas no suelen encontrarse en tratados por los que se crean organizaciones técnicas como la OTIF, y una modificación de este tipo afectaría al carácter técnico de la organización. Por consiguiente, la Unión Europea considera que la opción de establecer sanciones por infracciones del Derecho internacional, en general, sería innovadora y, por tanto, una decisión tal debe estudiarse y analizarse detenidamente por las repercusiones que pueda tener.

El COTIF ¿debe fijar sanciones por infracciones distintas del impago de las cuotas? En caso afirmativo, ¿qué posibles

infracciones deberían incluirse?

El artículo 1, apartado 1, del COTIF establece que las partes contratantes constituyen la organización OTIF. En consecuencia, puede considerarse que los miembros de la OTIF comparten colectivamente la responsabilidad —derivada de su pertenencia a la OTIF y de sus obligaciones en virtud del COTIF— de alcanzar la finalidad de la OTIF (artículo 2, apartado 1, del Convenio), que es promover, mejorar y facilitar el tráfico internacional por ferrocarril en todos los aspectos. Siguiendo esta lógica, puede contemplarse la posibilidad de modificar el COTIF para definir sanciones por incumplimiento de determinadas disposiciones del Convenio que no sean el impago de las cuotas correspondientes al presupuesto, concretamente: 1) infracciones de las reglas de la OTIF que causen una disfunción potencial o real del tráfico ferroviario internacional regulado por el COTIF o 2) infracciones de las reglas de la OTIF que obstaculicen gravemente el objetivo de la organización de promover, mejorar y facilitar el tráfico internacional por ferrocarril.

Para profundizar en ello, sería necesario: a) identificar determinadas reglas de la OTIF que sean especialmente pertinentes para la consecución de los objetivos de la organización; b) identificar determinadas reglas de la OTIF cuya infracción por miembros de la organización pueda perturbar el buen funcionamiento del tráfico ferroviario internacional; c) identificar determinadas reglas de la OTIF cuya infracción por miembros de la organización (ya sean específicas o combinaciones de ciertas reglas) pueda ser perjudicial para la integridad o el funcionamiento de la OTIF; d) definir una metodología para determinar si un incumplimiento de las reglas de la OTIF podría obstaculizar gravemente el objetivo de la OTIF de promover, mejorar y facilitar el tráfico internacional por ferrocarril.

Podrían considerarse los siguientes tipos de sanciones en caso de un incumplimiento de las disposiciones de la OTIF distinto del impago de cuotas: suspensión de los derechos de voto; suspensión de la condición de miembro; finalización de la condición de miembro (exclusión), que se aplicaría de forma definitiva si no se llevan a cabo las medidas correctoras adecuadas tras la suspensión.

También deberían aplicarse varios principios transversales: las

sanciones que se establezcan deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias; deben preverse y calibrarse distintos tipos de sanciones para tener en cuenta los niveles de gravedad varios de la infracción y los posibles factores agravantes, que también podrían aplicarse si no se aplican las medidas correctoras adecuadas después de la sanción; deben tenerse en cuenta aspectos procedimentales como el derecho a ser oído, el derecho de recurso, las solicitudes de medidas correctoras, el restablecimiento de los derechos y la readmisión de los miembros de la OTIF expulsados.

El Reino Unido (doc. LAW-23086-JUR 5, punto 5.2) propone una vía específica para avanzar teniendo en cuenta circunstancias que afectarían al rendimiento de la OTIF y que están vinculadas a comportamientos diferentes, como un acto de guerra de un miembro de la OTIF que socavase injustificadamente la capacidad de otro miembro de la OTIF de cumplir sus obligaciones en virtud del COTIF, o el caso de un miembro de la OTIF que atacase la infraestructura ferroviaria de otro miembro, de modo que afectase injustificadamente a la capacidad de ese miembro de cumplir sus obligaciones en el marco del COTIF.

En general, la UE acoge con satisfacción la posibilidad de debatir la introducción de sanciones por infracciones distintas del impago de las cuotas correspondientes a la OTIF. Sin embargo, en este momento, los trabajos deben concentrarse en propuestas que tengan debidamente en cuenta el carácter técnico de la OTIF. Por tanto, la UE propondría que se tome en consideración la posibilidad de incluir disposiciones en el COTIF que exijan a los miembros el respeto de la integridad física y funcional de la infraestructura ferroviaria de otros miembros. Este aspecto podría incluirse, por ejemplo, en el artículo 5 del COTIF (Obligaciones especiales de los Estados miembros). El incumplimiento de una nueva disposición de esta índole podría ser sancionable.

¿Qué órgano de la OTIF debería ser responsable de decidir si se han infringido unas reglas determinadas?

La Asamblea General, que es el órgano decisorio supremo de la OTIF, debería ser oficialmente responsable de decidir si se han infringido las reglas pertinentes de la organización. Con arreglo a la configuración institucional de la OTIF, corresponderá al Secretario General examinar cualquier presunta infracción de las reglas de la organización. Esta tarea puede implicar consultas con

otros órganos de la OTIF y requerir asesoramiento externo, a fin de preparar las propuestas de decisión necesarias, cuando proceda, para su examen por la Asamblea General.

¿Qué órgano de la OTIF debería decidir sobre la aplicación de sanciones, el restablecimiento de los derechos y la readmisión de los Estados miembros que hayan sido expulsados y por qué mayoría?

La Asamblea General, que es el órgano decisorio supremo de la OTIF, debería ser oficialmente responsable de decidir sobre la aplicación de sanciones, el restablecimiento de los derechos y la readmisión de los Estados miembros que hayan sido expulsados. Dada la importancia y el impacto de la aplicación de sanciones, probablemente sería adecuado en este caso aplicar la mayoría cualificada de dos tercios de los Estados miembros de la OTIF presentes a la que se refiere el artículo 14, apartado 6, del COTIF.

¿Deben incluirse expresamente en el COTIF circunstancias que excluyan la ilegalidad de un acto?

La Unión Europea considera que debe incluirse expresamente en el COTIF una descripción no exhaustiva de las circunstancias que excluyan la ilegalidad de un acto. Por ejemplo, podría introducirse una cláusula de fuerza mayor en el COTIF que estableciese unas condiciones claras que escaparían al control de un miembro de la OTIF, en consonancia con el marco general de responsabilidad de los Estados por actos internacionalmente ilícitos, tal como se expone en los apartados 24 a 35 del documento inicial de la Secretaría de la OTIF.

En caso de expulsión de algún miembro, ¿es conveniente seguir el mismo procedimiento para la readmisión que para la admisión de nuevos miembros o deben aplicarse procedimientos distintos? ¿Deberían imponerse condiciones específicas?

Partiendo que se aplicasen las sanciones, por principio, solo debe considerarse y aceptarse la readmisión de un miembro expulsado en condiciones determinadas y, en cualquier caso, únicamente si se corrige, de hecho, la infracción de las reglas de la OTIF que hubiera dado lugar a la sanción. Es conveniente determinar y formular con claridad las condiciones que deben cumplirse para que se revoquen las sanciones y se restablezcan los derechos de los miembros.

Punto 8 del orden del día. Utilización de firmas electrónicas en las comunicaciones oficiales entre la OTIF y sus miembros:

<i>Documentos:</i>	LAW-23104-JUR-5/8 y LAW-23019-JUR 4/4
<i>Competencia:</i>	de la Unión (exclusiva)
<i>Ejercicio de los derechos de voto:</i>	la Unión
<i>Posición:</i>	Tomar nota de la información presentada por la Secretaría (el documento inicial) y recordar que, en el caso de la UE, el asunto está amparado por el Reglamento (UE) n.º 910/2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior; refrendar la preparación de un proyecto de recomendación, tarea que debería asumir preferiblemente la Secretaría de la OTIF, sobre la utilización de firmas electrónicas en las comunicaciones oficiales entre la OTIF y sus miembros, para su examen y posible adopción en la próxima sesión de la Comisión <i>ad hoc</i> . En lo referente a los principios generales, debe tenerse en cuenta la diversidad de niveles de experiencia de los miembros de la OTIF respecto a las firmas electrónicas, por lo que parece apropiado que la recomendación, en una primera fase, ampare únicamente las comunicaciones «simples».

Punto 9 del orden del día. Protección jurídica del nombre, la abreviatura, el logotipo y la documentación de la OTIF

<i>Documentos:</i>	LAW-23119-JUR 5/9 y LAW-23120-JUR 5/9
<i>Competencia:</i>	de la Unión (exclusiva)
<i>Ejercicio de los derechos de voto:</i>	la Unión
<i>Posición:</i>	Refrendar el desarrollo de una política de gestión de documentos de propiedad intelectual y encomendar a la Secretaría que prepare dicha política, incluida la concesión de licencias con arreglo a modelos de concesión de licencias de acceso abierto, cuando proceda y teniendo en cuenta los derechos de propiedad intelectual, especialmente los derechos de terceros en relación con los diversos tipos de documentos que publica la OTIF; manifestar que la Asamblea General debe aprobar el logotipo y las directrices sobre la utilización del nombre, el logotipo, el emblema y la abreviatura de la organización; acordar que se encomiende a la Secretaría de la OTIF la elaboración un proyecto de directrices sobre la utilización del nombre, la abreviatura y el logotipo de la OTIF, que se debata en la próxima sesión de la Comisión <i>ad hoc</i> , y que proceda a la comunicación «del nombre, la abreviatura, el

	emblema o el escudo de armas» de la OTIF a la OMPI (Organización Mundial de la Propiedad Intelectual), de conformidad con el artículo 6 <i>ter</i> del Convenio de París para la Protección de la Propiedad Industrial.
--	---

Punto 10 del orden del día. Participación de las partes interesadas registradas en la Comisión de Asuntos Jurídicos y Cooperación Internacional *ad hoc*

<i>Documentos:</i>	LAW-23105-JUR 5/10
<i>Competencia:</i>	de la Unión (compartida y exclusiva)
<i>Ejercicio de los derechos de voto:</i>	la Unión
<i>Posición:</i>	Respaldar la propuesta de la Secretaría de la OTIF de aclarar que, a efectos de la participación de las partes interesadas en las actividades de la Comisión <i>ad hoc</i> , el término «experto» se refiere a los especialistas en su capacidad profesional independiente y expertos como representantes de personas jurídicas activas en el sector ferroviario internacional, como los transportistas y los administradores de infraestructuras; tomar nota de la decisión de la Mesa de la Comisión <i>ad hoc</i> relativa a que debe haber aprobado previamente las solicitudes de presentación de expertos, profesionales de universidades e investigadores en alguna reunión del Comité <i>ad hoc</i> de la sesión correspondiente, a fin de poder gestionar de forma eficaz la sesión.