



Consejo de la
Unión Europea

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

14665/23

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
Asunto:	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 <i>ad hoc</i> de la OTIF

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

Adj.: COM(2023) 687 final



Bruselas, 27.10.2023
COM(2023) 687 final

2023/0388 (NLE)

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 5.^a sesión de la Comisión de Asuntos Jurídicos y Cooperación Internacional *ad hoc* («la Comisión *ad hoc*») de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) en relación con la adopción de un dictamen jurídico consultivo sobre la interpretación de las reglas de la OTIF relativas a las instalaciones de servicio y con decisiones relativas a la digitalización de los documentos de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, el desarrollo de una estrategia a largo plazo para la OTIF, la suspensión y terminación del COTIF o la pertenencia de algún Estado miembro determinado de la OTIF a la organización, la utilización de firmas electrónicas en las comunicaciones oficiales entre la OTIF y sus miembros, la protección jurídica del nombre, las abreviaturas, el logotipo y la documentación de la OTIF, y la aclaración del término «experto» a efectos de la participación de las partes interesadas en las actividades de la Comisión.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril

El Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) regula el funcionamiento de la OTIF y sus actividades en general. Hay cincuenta y un países que son partes en este Convenio, incluidos veinticinco Estados miembros de la UE, es decir, todos excepto Chipre y Malta). Desde el 1 de julio de 2011, la Unión Europea (UE) también es parte contratante en el COTIF.

El COTIF consta del Convenio principal y de siete apéndices que forman parte integrante del Convenio y establecen Reglas Uniformes para el transporte internacional de viajeros y mercancías por ferrocarril (apéndice A: contrato de transporte internacional de viajeros por ferrocarril [CIV]; apéndice B: contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril [CIM]; apéndice C: transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril [RID]; apéndice D: contratos de utilización de vehículos en tráfico internacional por ferrocarril [CUV]; apéndice E: contrato de utilización de la infraestructura en tráfico internacional por ferrocarril [CUI]; apéndice F: validación de normas técnicas y adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables al material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional [APTU]; apéndice G: admisión técnica de material ferroviario utilizado en tráfico internacional [ATMF]).

2.2. Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril

El 16 de junio de 2011, el Consejo adoptó su Decisión 2013/103/UE, relativa a la firma y a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999¹. El Acuerdo entró en vigor el 1 de julio de 2011. La Decisión 2013/103/UE del Consejo recoge también una Declaración de la Unión Europea sobre el ejercicio de competencias (anexo I) y regula las disposiciones

¹ DO L 51 de 23.2.2013, p. 1.

internas del Consejo, los Estados miembros y la Comisión Europea para los trabajos que se desarrollan en el marco de la OTIF (anexo III).

2.3. La Comisión de Asuntos Jurídicos y Cooperación Internacional *ad hoc*

La Comisión de Asuntos Jurídicos y Cooperación Internacional *ad hoc* (en lo sucesivo, «la Comisión *ad hoc*») se creó en la 15.ª Asamblea General de la OTIF, que tuvo lugar en septiembre de 2021, y celebró su primera sesión en noviembre de 2021.

Su mandato se establece en el artículo 2 de su Reglamento interno: a) preparar proyectos de enmiendas o suplementos al Convenio; b) prestar asesoramiento jurídico por iniciativa propia o a petición de los órganos mencionados en el artículo 13, apartados 1 y 2, del Convenio o a petición de los órganos creados por ellos; c) promover y facilitar el funcionamiento y la aplicación del Convenio; d) supervisar y evaluar los instrumentos jurídicos; e) tomar decisiones sobre la cooperación con otras organizaciones y asociaciones internacionales, en particular la creación y disolución de grupos de contacto consultivos con otras organizaciones y asociaciones internacionales, así como hacer un seguimiento del funcionamiento de los grupos de contacto.

Cuando proceda, la Comisión *ad hoc* presentará sus conclusiones y propuestas a los órganos competentes contemplados en el artículo 13, apartado 1, del COTIF para su examen o decisión.

El programa de trabajo de la Comisión *ad hoc* se actualizó por última vez en abril de 2023 (doc. LAW-23079-JUR 4).

2.4. Actos previstos de la Comisión *ad hoc*

La Comisión *ad hoc* prevé adoptar en su 5.ª sesión un dictamen jurídico consultivo y otras decisiones pertinentes que repercutirían en las actividades de la OTIF.

- Punto 3. Aplicación de las Reglas Uniformes CUI a las instalaciones de servicio: la Comisión *ad hoc* podrá adoptar un dictamen jurídico consultivo; si bien debe distinguirse entre los contratos amparados por las Reglas Uniformes CUI y las obligaciones que deben cumplir las partes de dichos contratos en virtud del Derecho de la Unión, en este caso concreto el proyecto de dictamen también se refiere a la interacción entre las reglas de la OTIF y la legislación de la Unión en materia de definición de la infraestructura ferroviaria (regulada por la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único²); de hecho, el dictamen se refiere ampliamente a la Directiva 2012/34/UE para establecer la interpretación de la aplicación de las Reglas Uniformes CUI a las instalaciones de servicio, y se hace referencia explícita en el punto 3 de sus conclusiones a la necesidad de interpretar el Derecho público que se aplica en los miembros de la OTIF, por lo que el dictamen consultivo puede influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la Unión.
- Punto 4. Digitalización del transporte internacional, en particular de los documentos de transporte de mercancías: la Comisión *ad hoc* podrá decidir encomendar a la Secretaría de la OTIF que prepare una propuesta de modificación del COTIF para facilitar la adopción de la carta de porte ferroviario electrónica; este asunto, el intercambio electrónico de información relacionada con el transporte internacional de mercancías por ferrocarril, está regulado en la UE por el Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías; en su

² DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

considerando 6 establece, entre otras cosas, que «[l]a obligación de las autoridades competentes de aceptar la información facilitada electrónicamente por los operadores económicos también debe aplicarse siempre que las disposiciones de los actos jurídicos de la Unión o del Derecho nacional comprendidos en el ámbito de aplicación de [este] Reglamento exijan la transmisión de información que esté también contemplada en los convenios internacionales pertinentes, como los convenios por los que se rigen los contratos internacionales de transporte en los distintos modos de transporte, como por ejemplo [...], el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF)». por consiguiente, la modificación del COTIF cuya preparación podrá decidir encomendar la Comisión *ad hoc* a la Secretaría de la OTIF será vinculante con arreglo al Derecho internacional y podrá influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE.

- Punto 6. Desarrollo de una estrategia a largo plazo de la OTIF: la Comisión *ad hoc* seguirá ayudando al Secretario General de la OTIF en la preparación de una estrategia a largo plazo para la organización con arreglo a la decisión de la 15.^a Asamblea General y de conformidad con su programa de trabajo; en esta sesión, estudiará una versión revisada de la estrategia y asesorará al Secretario General sobre posibles modificaciones o mejoras; la UE es parte contratante del COTIF y miembro al mismo tiempo de la OTIF; la estrategia a largo plazo de la OTIF se refiere a todo el espectro de actividades de la organización, incluidos los instrumentos jurídicos y los ámbitos políticos en los que la UE tiene competencia exclusiva (por ejemplo, normas técnicas y de seguridad ferroviaria o transporte de mercancías peligrosas); además, la estrategia a largo plazo, en caso de que sea adoptada por la Asamblea General en su próxima sesión ordinaria, tendrá una influencia decisiva en el contenido del programa de trabajo de la OTIF y, potencialmente, en diversos aspectos del COTIF, del que la UE es parte contratante.
- Punto 7. Suspensión y terminación del COTIF o pertenencia de algún Estado miembro determinado de la OTIF a la organización: la Comisión *ad hoc* estudiará la conveniencia de encomendar a la Secretaría de la OTIF que prepare una propuesta de modificación del COTIF; el asunto, que se refiere a la organización y el funcionamiento de la organización, de la que UE es parte contratante, puede derivar en la elaboración de propuestas de modificación del COTIF; esta cuestión de actualidad se refiere a todo el ámbito de actividades de la OTIF, incluidos los ámbitos en los que la UE tiene competencias exclusivas; por consiguiente, la modificación del COTIF cuya preparación podrá decidir encomendar la Comisión *ad hoc* a la Secretaría de la OTIF será vinculante con arreglo al Derecho internacional y podrá influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE.
- Punto 8. Utilización de firmas electrónicas en las comunicaciones oficiales entre la OTIF y sus miembros: la Comisión *ad hoc* podrá decidir dar unas instrucciones generales a la Secretaría para que prepare una recomendación sobre la utilización de firmas electrónicas en las comunicaciones oficiales entre la OTIF y sus miembros; este ámbito está regulado en la UE 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; por consiguiente, la recomendación cuya preparación podrá decidir encomendar la Comisión *ad hoc* a la Secretaría de la OTIF podrá influir de manera decisiva en el contenido de la legislación de la UE.
- Punto 9. Protección jurídica del nombre, la abreviatura, el logotipo y la documentación de la OTIF: la Comisión *ad hoc* estudiará los requisitos legales y podrá decidir emprender actuaciones para mejorar la protección jurídica del nombre,

la abreviatura, el logotipo y la documentación de la OTIF; el asunto de la reutilización de la información del sector público está regulada en la UE por la Directiva (UE) 2019/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a los datos abiertos y la reutilización de la información del sector público³, y por la Decisión de la Comisión, de 12 de diciembre de 2011, relativa a la reutilización de los documentos de la Comisión (2011/833/UE)⁴; por tanto, las decisiones que debe adoptar la Comisión *ad hoc* en este ámbito pueden influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE.

- Punto 10. Participación de las partes interesadas registradas en la Comisión de Asuntos Jurídicos y Cooperación Internacional *ad hoc*: la Comisión *ad hoc* podrá decidir aclarar el término «experto» a efectos de la participación de las partes interesadas en sus actividades; el objetivo es permitir la participación de expertos como representantes de personas jurídicas activas en el sector ferroviario internacional, como transportistas y administradores de infraestructuras; la decisión sobre la interpretación del término «experto» en el contexto de la Recomendación sobre la participación de las partes interesadas en los trabajos de la OTIF tendrá efectos jurídicos, ya que influirá en la toma de decisiones en el COTIF, en el que la UE es parte contratante.

2.5. Competencia y derechos de voto de la Unión

De conformidad con el artículo 6 del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), que se aprobó mediante la Decisión del Consejo de 16 de junio de 2011:

«1. En lo que se refiere a las decisiones sobre cuestiones de competencia exclusiva de la Unión, esta ejercerá los derechos de voto de sus Estados miembros con arreglo al Convenio.

2. En lo que se refiere a las decisiones relativas a cuestiones que sean de competencia compartida entre la Unión y sus Estados miembros, corresponderá participar en la votación bien a la Unión, bien a sus Estados miembros.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 26, apartado 7, del Convenio, la Unión dispondrá de un número de votos igual al de sus Estados miembros que sean asimismo Partes en el Convenio. Cuando la Unión participe en la votación, sus Estados miembros no podrán votar.»

Por lo que se refiere a las decisiones que debe adoptar la Comisión *ad hoc* en su 5.ª sesión, tal como se explica en el apartado 2.4, se consideró que todos los puntos del orden del día entran total o parcialmente en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión.

Los actos mencionados que debe adoptar la Comisión *ad hoc* se refieren a ámbitos específicos en los que la UE ha ejercido su competencia y ha adoptado normas internas que pueden verse afectadas (puntos 3, 4, 8 y 9), o bien a cuestiones transversales o administrativas complementarias a asuntos de fondo regulados por el COTIF cuya esencia es fundamentalmente competencia exclusiva de la Unión (puntos 6, 7 y 10).

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

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

³ DO L 172 de 26.6.2019, p. 56.

⁴ DO L 330 de 14.12.2011, p. 39.

De conformidad con su programa de trabajo, la Comisión *ad hoc* debe examinar la cuestión de la aplicación de las Reglas Uniformes relativas al contrato de utilización de la infraestructura en tráfico internacional por ferrocarril [CUI] (apéndice E del Convenio, en lo sucesivo, «Reglas Uniformes CUI») a las instalaciones de servicio, y emitir un dictamen consultivo al respecto.

La Comisión *ad hoc* mantuvo en su 4.^a sesión un debate general sobre la aplicación de las Reglas Uniformes CUI a las instalaciones de servicio a partir de un documento inicial elaborado por la Secretaría de la OTIF (doc. LAW-23022-JUR 4/8). Tras este debate, la Comisión *ad hoc* encomendó a la Secretaría que elaborase un proyecto de dictamen jurídico.

La Comisión *ad hoc* analizará en su 5.^a sesión el proyecto de dictamen jurídico consultivo elaborado por la Secretaría (doc. LAW-23109-JUR 5/3). Su objetivo es aclarar el alcance de las Reglas Uniformes CUI, en particular si el término «infraestructura» debe interpretarse como que comprende las instalaciones de servicio fijas en el sentido de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único⁵, teniendo en cuenta que el COTIF y, en particular, las Reglas Uniformes CUI, no definen ni hacen referencia al concepto de «instalaciones de servicio».

El artículo 3, letra a), de las Reglas Uniformes CUI define la infraestructura ferroviaria como sigue:

«infraestructura ferroviaria»: todas las líneas ferroviarias e instalaciones fijas, en la medida en que sean necesarias para la circulación de vehículos ferroviarios y la seguridad del tráfico ferroviario.

Como se pone de relieve en el documento inicial de la Secretaría, la interpretación literal del término abarca tanto las líneas ferroviarias como las instalaciones fijas. En segundo lugar, para que los objetos estén amparados por la definición, deben ser necesarios para dos fines acumulativos: la circulación de los vehículos ferroviarios y la seguridad del tráfico ferroviario.

A partir de ese punto inicial y de otros aspectos analíticos que se aplican al asunto, el proyecto de dictamen jurídico elaborado por la Secretaría de la OTIF concluye efectivamente lo siguiente:

- Las Reglas uniformes CUI se aplican a cualquier contrato de utilización de la infraestructura ferroviaria para transportes internacionales en el sentido de las Reglas uniformes CIV (apéndice A del COTIF) y las Reglas uniformes CIM (apéndice B del COTIF).
- Las Reglas Uniformes CUI no afectan al Derecho público que se aplica a los miembros de la OTIF en relación con la infraestructura ferroviaria y el acceso a esta, y son complementarias a dicho Derecho.
- Debe velarse por una interpretación armonizada y complementaria de las Reglas Uniformes CUI y del Derecho público que se aplica a los miembros de la OTIF, a fin de evitar conflictos entre dos regímenes jurídicos y permitir la aplicación de las Reglas Uniformes CUI.
- Debe determinarse lo que constituye una «infraestructura ferroviaria» a efectos de las Reglas Uniformes CUI en dos fases. En primer lugar, el Derecho público que se aplique al miembro de la OTIF determina qué constituye una infraestructura

⁵ DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

ferroviaria y cuáles son las condiciones de acceso a esta. En segundo lugar, solo pueden ser objeto de un contrato de utilización con arreglo a las Reglas Uniformes CUI las infraestructuras ferroviarias definidas por el Derecho público que se aplique a un miembro determinado de la OTIF que se ajusten a los requisitos del artículo 3, letra a), de las Reglas Uniformes CUI.

Estas conclusiones son plenamente compatibles y coherentes con el marco jurídico de la UE que regula los derechos de acceso a la red ferroviaria y la prestación de servicios de transporte ferroviario, tal como se establece en la Directiva 2012/34/UE. Por tanto, se propone refrendar la adopción del dictamen jurídico consultivo en su versión actual.

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

En 2022, la Secretaría de la OTIF organizó una encuesta sobre las reglas relativas a los documentos electrónicos de transporte ferroviario. La Comisión *ad hoc*, tras debatir los resultados de la encuesta en su 3.ª sesión, llegó a la conclusión de que no había ninguna necesidad inmediata de modificar las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (apéndice B del COTIF, en lo sucesivo, «Reglas uniformes CIM») en lo que respecta a los documentos electrónicos de transporte ferroviario, y encomendó a la Secretaría que presentara en su próxima sesión una propuesta de posibles medidas de seguimiento.

En el documento inicial que preparó la Secretaría, constaba que no estaba documentado el caso de la carta de porte electrónica elaborada conjuntamente por la Comisión Internacional de Transportes Ferroviarios (CIT) y la Organización para la Cooperación Ferroviaria (OSJD). Esta carta de porte conjunta «OTIF-OSJD» ya existe en formato electrónico, y el CIT se encarga de su administración en lo referente a la OTIF. En este marco se han elaborado varios documentos que complementan efectivamente las disposiciones generales del COTIF sobre la equivalencia funcional de la carta de porte electrónica.

En la 4.ª sesión, se pidió a la Comisión *ad hoc* que decidiese sobre posibles medidas de seguimiento, si venían al caso. Sin embargo, la Comisión *ad hoc* no tuvo tiempo de examinar esta cuestión y la aplazó a la 5.ª sesión. Por consiguiente, la posición propuesta de la Unión es idéntica a la que se preparó para la 4.ª sesión de la Comisión *ad hoc*, tal como se establece en el documento ST 7918/23 del Consejo, es decir, considerar que las disposiciones vigentes de las Reglas Uniformes CIM son suficientes para el transporte sin documentos impresos en papel e invitar a la Secretaría a preparar, para la sesión siguiente, un documento analítico oficioso sobre la posible modificación de las Reglas Uniformes CIM, con vistas a facilitar la adopción de la carta de porte electrónica CIM.

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

De conformidad con su programa de trabajo, la Comisión *ad hoc* debe ayudar al Secretario General a preparar una estrategia a largo plazo con arreglo a la decisión de la Asamblea General en su 15.º período de sesiones. En su 4.ª sesión, la Comisión *ad hoc* aconsejó al Secretario General que la estrategia a largo plazo de la OTIF incorporase aspectos importantes del análisis de fondo y se reestructurase en un único proyecto de documento estratégico que muestre los vínculos entre el análisis de las cuestiones y los retos oportunos, y los objetivos estratégicos.

La Comisión *ad hoc* también recomendó al Secretario General que la estrategia a largo plazo de la OTIF se estructurara en torno a los aspectos principales siguientes:

- Visión: como foro internacional, la OTIF debe desempeñar un papel fundamental para que el transporte ferroviario sea la columna vertebral de un sistema de transporte internacional sostenible y sin fisuras.
- Misión: promover, mejorar y facilitar el tráfico internacional por ferrocarril en todos los aspectos (véase el artículo 2 del COTIF).
- Objetivos estratégicos: 1. Velar por la aplicación efectiva y uniforme de la legislación de la OTIF. 2. Ampliar la aplicación de la legislación de la OTIF a la zona geográfica más amplia posible. 3. Procurar la pertinencia de la legislación de la OTIF a lo largo del tiempo. 4. Reforzar el papel de liderazgo de la OTIF en el transporte ferroviario internacional y contribuir a encontrar sinergias con otras organizaciones y asociaciones internacionales pertinentes. 5. Contribuir a la armonización y unificación de los sistemas de Derecho ferroviario internacional.

Se prevé que la Comisión *ad hoc* siga ofreciendo asesoramiento y orientación al Secretario General en su 5.^a sesión con arreglo a una versión revisada del proyecto de documento estratégico, a fin de alcanzar un consenso general sobre la estructura y el contenido de la estrategia a largo plazo. Tras estudiar el proyecto revisado de documento estratégico, la posición de la UE es refrendar la versión actual elaborada por el Secretario General y sugerir algunas posibles mejoras, tal como se explica en el anexo de la Decisión del Consejo.

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

El 4 de agosto de 2022, la Comisión *ad hoc* decidió incluir el tema de «la suspensión y terminación del COTIF o la pertenencia de algún Estado miembro determinado de la OTIF a la organización» en su programa de trabajo. El objetivo y el alcance de los trabajos se definieron como sigue: revisar las normas de la OTIF y del Derecho internacional y las prácticas correspondientes en materia de suspensión y terminación de tratados y de pertenencia a la organización (incluida la limitación de algunos derechos).

La Comisión *ad hoc* tomó nota en su 3.^a sesión del documento inicial que había preparado la Secretaría y decidió suspender los debates sobre este asunto.

Se pidió a la Comisión *ad hoc* que reanudase los debates en su 4.^a sesión y analizase, concretamente, las cuestiones siguientes:

- Por regla general, ¿deben imponerse sanciones por incumplimiento de las reglas de la OTIF únicamente si así lo regula expresamente el COTIF?
- 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?
- El COTIF ¿debe fijar sanciones por infracciones distintas del impago de las cuotas? En caso afirmativo, ¿qué posibles infracciones deberían incluirse?
- ¿Qué órgano de la OTIF debería ser responsable de decidir si se han infringido unas reglas determinadas? ¿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?
- ¿Deben incluirse expresamente en el COTIF circunstancias que excluyan la ilegalidad de un acto?

- 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?

Dado que estos asuntos debían estudiarse en mayor profundidad, se decidió suspender los debates hasta la 5.^a sesión de la Comisión *ad hoc*. Durante los debates del grupo de trabajo «Transportes Terrestres» del Consejo, varios Estados miembros pidieron que se tratase esta cuestión después de la 4.^a sesión de la Comisión *ad hoc*, a fin de disponer de tiempo suficiente para celebrar debates y consultas importantes con vistas a alcanzar una posición bien definida para la 5.^a sesión de la Comisión. En este contexto, los servicios de la Comisión Europea prepararon un documento oficioso exhaustivo, que distribuyó la Secretaría General del Consejo el 12 de julio de 2023 (referencia ST 11781/23) y que se debatió en el grupo de trabajo «Transportes Terrestres» del Consejo los días 4 y 18 de septiembre de 2023.

Con arreglo al resultado de este debate informal, la posición de la Unión propuesta depende de los principios clave siguientes:

- Solo deben imponerse sanciones por incumplimiento de las reglas de la OTIF si así está regulado expresamente en el COTIF.
- Podrán preverse modificaciones del COTIF para definir sanciones por infracciones de determinadas disposiciones del Convenio distintas del impago de las cuotas al presupuesto, como en el caso de: 1) infracciones de las reglas de la OTIF que causen una disfunción potencial o real del tráfico ferroviario internacional regulado por el Convenio, o 2) infracciones de las reglas de la OTIF que obstaculicen gravemente el objetivo de la OTIF de promover, facilitar y mejorar el tráfico ferroviario internacional.
- La opción de establecer sanciones en el marco del COTIF para 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.
- La Asamblea General debe responsabilizarse oficialmente de determinar si se han infringido las reglas correspondientes de la OTIF y de decidir sobre la aplicación de sanciones, el restablecimiento de los derechos y la readmisión de los Estados miembros que hayan sido expulsados.
- El COTIF debe recoger expresamente las circunstancias que descarten la ilegalidad de un acto, y dichas circunstancias deben formularse de manera coherente con el régimen de Derecho internacional de responsabilidad de los Estados por hechos ilícitos a escala internacional.
- En caso de expulsarse a un miembro, solo debe considerarse y aceptarse su readmisión 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.

Además, habida cuenta de la situación geopolítica y del papel destacado de la OTIF en el sector ferroviario a escala internacional, la Unión y sus Estados miembros propondrán que se considere la posible inclusión en el COTIF de disposiciones 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 esta nueva disposición podría ser sancionable.

Se propone que la Comisión *ad hoc* decida encomendar a la Secretaría de la OTIF la preparación de una propuesta de modificación del COTIF que tenga en cuenta los principios rectores mencionados previamente.

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

La Comisión *ad hoc*, de conformidad con su programa de trabajo, debe estudiar los requisitos jurídicos para la utilización y aceptación de los documentos de transporte ferroviario firmados electrónicamente (credenciales, cartas, aprobaciones, reservas, notificaciones de depositarios, etc.) en las comunicaciones oficiales entre la OTIF y sus miembros. Como resultado del estudio que acaba de mencionarse, debería emitirse una recomendación relativa a la utilización de firmas electrónicas en las comunicaciones oficiales entre la OTIF y sus miembros.

Se pide a la Comisión *ad hoc* que debata este tema en su 5.^a sesión a partir de un documento inicial que haya preparado la Secretaría y determine las instrucciones generales para preparar la recomendación. Cabe mencionar que este asunto se encomendó para la 4.^a sesión de la Comisión *ad hoc*, pero que se pospuso a la 5.^a sesión.

Por consiguiente, la posición que propone la Unión es idéntica a la que se preparó para la 4.^a sesión de la Comisión *ad hoc* que figura en el documento ST 7918/23 del Consejo, es decir, refrendar la preparación de una recomendación, tarea que debería asumir preferiblemente la Secretaría de la OTIF, para su examen y posible adopción en la próxima sesión de la Comisión *ad hoc*.

En lo referente a los principios generales, debe tenerse en cuenta la diversidad de niveles de experiencia de los miembros de la OTIF, por lo que parece conveniente que, en una primera fase, la recomendación ampare únicamente las comunicaciones «simples», similares a las contempladas en el artículo 3, punto 10, del Reglamento (UE) n.º 910/2014⁶. Según esta disposición, se entiende por firma electrónica para comunicaciones «simples» los datos en formato electrónico anejos a otros datos electrónicos o asociados de manera lógica con ellos que utiliza el firmante para firmar.

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

En su sesión anterior, la Comisión *ad hoc* actualizó su programa de trabajo añadiendo el punto siguiente: protección jurídica del nombre, la abreviatura, el logotipo y la documentación de la OTIF. En la 5.^a sesión, la Comisión *ad hoc* estudiará un documento inicial preparado por la Secretaría de la OTIF, que incluirá información de referencia y un análisis sobre posibles actuaciones para mejorar la protección jurídica del nombre, la abreviatura, el logotipo y la documentación de la OTIF, y podrá decidir que se desarrolle una política de gestión de documentos de propiedad intelectual para la organización.

La cuestión de la reutilización de la información del sector público está regulada en la UE por la Directiva relativa a los datos abiertos (Directiva 2019/1024) y por la Decisión de la Comisión relativa a la reutilización de los documentos de la Comisión (Decisión 2011/833/UE). La Directiva establece un conjunto de normas mínimas que regulan la reutilización y las modalidades prácticas para facilitar la reutilización de los documentos

⁶ Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior y por el que se deroga la Directiva 1999/93/CE (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

que obren en poder de los organismos del sector público de los Estados miembros y de determinadas empresas públicas. La política de reutilización de la Comisión Europea se lleva a cabo, entre otras cosas, con políticas de acceso abierto, también en el marco de Creative Commons (pero no únicamente) y solo cuando proceda. Existen varias excepciones que excluyen por completo los modelos de concesión de licencias de acceso abierto. Por lo que se refiere a los documentos protegidos por derechos de autor, la Comisión Europea está obligada a ponerlos a disposición para su reutilización. La OTIF es propietaria de sus documentos y puede hacer valer derechos de propiedad como los derechos de autor y cualquier otro derecho de propiedad intelectual que venga al caso en relación con dichos documentos. Por consiguiente, se propone refrendar el desarrollo de una política interna de gestión de documentos de propiedad intelectual para la OTIF. Como principio general, esta política no debe ir más allá de las normas que la Comisión Europea está obligada a aplicar a sus propios documentos ni de las normas establecidas en la Directiva (UE) 2019/1024.

En cuanto a la protección del nombre, la abreviatura y el logotipo de la OTIF en virtud del artículo 6 del Convenio de París para la Protección de la Propiedad Industrial, la UE es competente a través del Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (ADPIC) de la Organización Mundial del Comercio. También ha adoptado legislación en este ámbito, por ejemplo, el Reglamento (UE) 2017/1001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2017, sobre la marca de la Unión Europea⁷.

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

La Comisión *ad hoc*, en su 2.^a sesión, adoptó una Recomendación sobre la participación de las partes interesadas en los trabajos de la OTIF (anexo OTIF-22002-JUR 2). También decidió que debía concederse el estatus de «parte interesada registrada» mediante un procedimiento tácito escrito y por consenso.

Si bien la recomendación se ha aplicado con éxito, las categorías de expertos requieren algunas aclaraciones, teniendo en cuenta las retiradas de expertos y las consultas de las empresas ferroviarias interesadas sobre la posibilidad de designar a una persona que represente sus intereses.

Se prevé que la Comisión *ad hoc* considere en su 5.^a sesión la posibilidad de tomar una decisión para aclarar el término «experto» en el sentido de 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. Se propone refrendar la presente propuesta con objeto de que las partes interesadas participen en las actividades de la Comisión *ad hoc*.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

De conformidad con el artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan

⁷ DO L 154 de 16.6.2017, p. 1.

efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo» se establezcan mediante una decisión.

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos con efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tengan fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que puedan influir «de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»⁸.

4.1.2. *Aplicación al presente caso*

La Comisión de Asuntos Jurídicos y Cooperación Internacional *ad hoc* de la OTIF es un órgano creado por un acuerdo, en este caso, el Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), de conformidad con su artículo 13, apartado 2.

Los actos que debe adoptar la Comisión *ad hoc* constituyen actos que surten efectos jurídicos. Los actos previstos darán lugar a la adopción de actos que sean vinculantes con arreglo a las normas de Derecho internacional por las que se rija el órgano en cuestión y que puedan influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, concretamente: la Directiva 2012/34/UE, el Reglamento (UE) 2020/1056 y el Reglamento (UE) n.º 910/2014.

Los actos previstos ni completan ni modifican el marco institucional del Acuerdo.

Por tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

4.2. **Base jurídica sustantiva**

La base jurídica sustantiva de una decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto sobre el cual se toma una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, siendo el otro meramente accesorio, la decisión que se adopte con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundamentarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

El objetivo y contenido principales del acto previsto se refieren al transporte ferroviario. Por tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 91 del TFUE.

4.3. **Conclusión**

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 91 del TFUE, en relación con su artículo 218, apartado 9.

⁸ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Unión se adhirió al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (COTIF), en virtud de la Decisión 2013/103/UE del Consejo⁹ y del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) de adhesión de la Unión Europea al COTIF.
- (2) La Comisión de Asuntos Jurídicos y Cooperación Internacional *ad hoc* (en lo sucesivo, «la Comisión *ad hoc*»), de conformidad con el artículo 2 de su Reglamento interno, tiene el mandato de: a) preparar proyectos de enmiendas o suplementos al Convenio; b) prestar asesoramiento jurídico por iniciativa propia o a petición de los órganos mencionados en el artículo 13, apartados 1 y 2, del Convenio o a petición de los órganos creados por ellos; c) promover y facilitar el funcionamiento y la aplicación del Convenio; d) supervisar y evaluar los instrumentos jurídicos; e) tomar decisiones sobre la cooperación con otras organizaciones y asociaciones internacionales, en particular la creación y disolución de grupos de contacto consultivos con otras organizaciones y asociaciones internacionales, así como el seguimiento del funcionamiento de los grupos de contacto.
- (3) La Unión participa en la Comisión *ad hoc* con arreglo a las disposiciones del COTIF, del Reglamento interno de la Comisión *ad hoc* y de las disposiciones del Acuerdo de adhesión de la Unión a dicho Convenio.
- (4) Se prevé que la Comisión *ad hoc*, en su 5.ª sesión, que tendrá lugar los días 7 y 9 de noviembre de 2023, adopte una decisión acerca de lo siguiente: un dictamen jurídico consultivo relativo a la aplicación del apéndice E del COTIF a las instalaciones de servicio; posibles opciones para modificar el apéndice B del COTIF a efectos de

⁹ Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la firma y a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (DO L 51 de 23.2.2013, p. 1)

facilitar la adopción de la carta de porte ferroviario electrónica; algunos aspectos de la preparación de una estrategia a largo plazo de la OTIF; posibles opciones para modificar el COTIF en lo que respecta a la suspensión y terminación del Convenio o la pertenencia de algún Estado miembro determinado de la OTIF a la organización; preparación de una recomendación relativa a la utilización de firmas electrónicas en las comunicaciones oficiales entre la OTIF y sus miembros; el desarrollo de una política en materia de derechos de autor y la elaboración de directrices sobre la protección del nombre, la abreviatura y el logotipo de la OTIF, así como la aclaración del término «experto» a efectos de la participación de las partes interesadas en sus actividades.

- (5) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 5.^a sesión de la Comisión *ad hoc*, dado que la Unión es miembro de la OTIF y las decisiones que debe tomar la Comisión *ad hoc* pueden implicar la adopción de actos vinculantes en virtud del Derecho internacional y con capacidad de influir de forma decisiva en el contenido de la legislación de la UE, concretamente en los actos siguientes: la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único¹⁰, el Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías¹¹ y el Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior y por el que se deroga la Directiva 1999/93/CE¹².
- (6) Se prevé que la Comisión *ad hoc* adopte una decisión en lo concerniente a un dictamen jurídico consultivo sobre la aplicación de las Reglas Uniformes relativas al contrato de utilización de la infraestructura en tráfico internacional por ferrocarril («Reglas Uniformes CUI», apéndice E del Convenio) a las instalaciones de servicio ferroviario. Es preciso velar por una interpretación armonizada y complementaria entre dichas normas y la legislación aplicable a los miembros de la OTIF respecto a las citadas instalaciones de servicio ferroviario, especialmente, en el caso de la Unión, la Directiva 2012/34/UE.
- (7) Las disposiciones vigentes del COTIF permiten la utilización de la carta de porte electrónica partiendo del principio de equivalencia funcional con la versión en papel. En vista de la progresiva digitalización del transporte, es preciso revisar la idoneidad del marco jurídico de la OTIF y estudiar posibles opciones para modificar el COTIF con objeto de facilitar la adopción de la carta de porte ferroviario electrónica, teniendo en cuenta las normas adoptadas en la UE, según lo establecido en el Reglamento (UE) 2020/1056.
- (8) Por lo que se refiere al desarrollo estratégico de la OTIF, es importante que siga ofreciendo asesoramiento y orientación añadidos al Secretario General sobre la elaboración de una estrategia a largo plazo para la organización, que deberá presentarse en la próxima sesión ordinaria de la Asamblea General de la OTIF para su consideración y adopción.
- (9) Teniendo en cuenta las recientes tensiones geopolíticas en la región paneuropea, se prevé que la Comisión *ad hoc* reanude los debates sobre la suspensión y terminación

¹⁰ DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

¹¹ DO L 249 de 31.7.2020, p. 33.

¹² DO L 257 de 28.8.2014, p. 73.

del COTIF o la pertenencia de algún Estado miembro determinado de la OTIF a la organización. Debe velarse por que se revisen adecuadamente las reglas del COTIF relativas a la suspensión y terminación de los tratados y la pertenencia a la organización, incluida la limitación de algunos derechos, y decidirse sobre la conveniencia de modificar el Convenio para proteger mejor la integridad de la organización y de la red de miembros de la OTIF, así como para respaldar mejor la consecución del objetivo de la OTIF de promover, mejorar y facilitar el tráfico internacional por ferrocarril en todos los aspectos.

- (10) El desarrollo de las comunicaciones electrónicas requiere determinadas actualizaciones y una modernización administrativas para procurar una utilización segura y fiable de las firmas electrónicas en las comunicaciones oficiales entre la OTIF y sus miembros. Es importante respaldar la preparación de una recomendación a este respecto que tenga en cuenta la diversidad de niveles de experiencia de los miembros de la OTIF y que esté en consonancia con las normas establecidas en la UE a este respecto, en particular el Reglamento (UE) n.º 910/2014.
- (11) Por lo que se refiere a la protección jurídica del nombre, la abreviatura, el logotipo y la propiedad intelectual de la OTIF, la Comisión *ad hoc* podrá decidir desarrollar una política de gestión de documentos de propiedad intelectual para la organización. Debe configurarse una política de este tipo para facilitar la reutilización de la información y la documentación que obra en poder de la OTIF, en consonancia con las normas establecidas en la Directiva (UE) 2019/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a los datos abiertos y la reutilización de la información del sector público¹³, y la Decisión de la Comisión, de 12 de diciembre de 2011, relativa a la reutilización de los documentos de la Comisión (2011/833/UE)¹⁴.
- (12) La Comisión *ad hoc* podrá decidir aclarar el término «experto» en el contexto de la Recomendación sobre la participación de las partes interesadas en los trabajos de la OTIF. Debe velarse por una interpretación armonizada de este concepto, dada la importancia de garantizar una participación adecuada de las partes interesadas en las actividades de la Comisión *ad hoc*.
- (13) Deben refrendarse las decisiones que se ha propuesto adoptar en la 5.ª sesión, ya que son acordes con el Derecho y los objetivos estratégicos de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el anexo figura la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en 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).

Los representantes de la Unión en la citada Comisión podrán acordar, sin necesidad de una decisión ulterior del Consejo, cambios menores en las posiciones establecidas en el anexo de la presente Decisión.

¹³ DO L 172 de 26.6.2019, p. 56.

¹⁴ DO L 330 de 14.12.2011, p. 39.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*