



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 8 de febrero de 2018  
(OR. en)

6034/18

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2018/0026 (NLE)**

---

---

**TRANS 63**

**PROPUESTA**

---

De: secretario general de la Comisión Europea,  
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 8 de febrero de 2018

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la  
Unión Europea

---

N.º doc. Ción.: COM(2018) 63 final

---

Asunto: Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO sobre la posición que se ha de  
adoptar en nombre de la Unión Europea en la 26.ª sesión de la Comisión  
de Revisión de la OTIF en lo que se refiere a determinadas modificaciones  
del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril  
(COTIF) y de sus apéndices

---

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2018) 63 final.

Adj.: COM(2018) 63 final



Bruselas, 7.2.2018  
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Propuesta de

**DECISIÓN DEL CONSEJO**

**sobre la posición que se ha de adoptar en nombre de la Unión Europea en la 26.<sup>a</sup> sesión de la Comisión de Revisión de la OTIF en lo que se refiere a determinadas modificaciones del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) y de sus apéndices**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DE LA PROPUESTA**

La presente es una propuesta de Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 26.<sup>a</sup> sesión de la Comisión de Revisión de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) en lo que atañe a determinadas modificaciones del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) y de sus apéndices.

La OTIF desarrolla regímenes jurídicos uniformes para el transporte ferroviario internacional en tres importantes ámbitos de actividad: interoperabilidad técnica, mercancías peligrosas y Derecho contractual del transporte ferroviario.

El Secretario General de la OTIF ha convocado la 26.<sup>a</sup> sesión de la Comisión de Revisión de COTIF99, que se celebrará en Berna (Suiza), del 27 de febrero al 1 de marzo de 2018.

Los documentos relativos a los puntos del orden del día pueden consultarse en el sitio web de la OTIF en el siguiente enlace: [http://otif.org/en/?page\\_id=126](http://otif.org/en/?page_id=126).

### **2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **2.1. Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF)**

El Convenio COTIF es el texto jurídico fundador de la OTIF. Regula el funcionamiento de la Organización, sus objetivos, atribuciones, las relaciones con los Estados miembros y sus actividades en general. Hay 46 países que son Partes contratantes en el Convenio COTIF, incluidos 26 Estados miembros de la UE, es decir, todos excepto Chipre y Malta.

El Convenio COTIF consta de dos partes: el Convenio en sí y siete apéndices que establecen una normativa ferroviaria uniforme, es decir, requisitos funcionales técnicos y modelos de contratos para el transporte de pasajeros y mercancías:

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 (OTIF)**

El 16 de junio de 2011, el Consejo adoptó la Decisión 2013/103/UE del Consejo, 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<sup>1</sup>. El Acuerdo entró en vigor el 1 de julio de 2011. La Unión es Parte en el Acuerdo, así como todos sus Estados miembros, excepto Chipre y Malta. En virtud de la Decisión 2013/103/UE del Consejo, la Comisión representa a la Unión en las reuniones de la OTIF. El Acuerdo incluye también una Declaración de la Unión Europea sobre el ejercicio de competencias (anexo I) y prevé disposiciones internas del Consejo, los Estados miembros y la Comisión para los trabajos desarrollados en el marco de la OTIF (anexo III).

## **2.3. Comisión de Revisión de la OTIF**

La Comisión de Revisión tiene competencias para adoptar decisiones tendentes a modificar el COTIF, las Reglas uniformes CIV, CIM, CUV y CUI, y las Reglas uniformes APTU y ATMF en ciertos casos. En determinadas ocasiones, la Comisión de Revisión puede aprobar modificaciones por sí misma o presentar modificaciones adoptadas a los Estados miembros para su aprobación en la Asamblea General.

La 25.ª sesión de la Comisión de Revisión, que fue la última hasta la fecha, se celebró los días 25 y 26 de junio de 2014.

La Unión y/o sus Estados miembros participan en ese proceso con arreglo a las disposiciones de procedimiento aplicables en el marco de la OTIF, el reglamento interno de la Comisión de Revisión y las disposiciones del Acuerdo sobre la adhesión de la Unión al Convenio COTIF.

Hay quórum en la Comisión de Revisión cuando la mayoría de los Estados miembros de la OTIF con derecho de voto están representados en la Comisión en el momento de la votación. No obstante, el artículo 13, apartado 3, del Convenio COTIF establece que los Estados miembros de la OTIF que hayan hecho una declaración con respecto a la no aplicación de uno o varios apéndices no tienen derecho de voto acerca de las modificaciones de dichos apéndices. Sobre la base del documento INF.2 de la 26.ª sesión de la Comisión de Revisión, distribuido por la Secretaría de la OTIF el 19 de enero de 2018, se determinó que los 26 Estados miembros de la UE que son Partes en el COTIF aplican todos los apéndices.

## **2.4. Competencia de la Unión y derechos de voto en la Comisión de Revisión**

El artículo 6 del Acuerdo UE-OTIF establece lo siguiente:

- 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.*

---

<sup>1</sup> Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011 (DO L 51 de 23.2.2013, p. 1).

En interés de la Unión y de sus Estados miembros, conviene que los derechos de voto los ejerza la Unión con respecto a todos los puntos sometidos a votación sobre los cuales se haya propuesto una posición de la Unión. Esto debería aplicarse no solo a los casos de competencia exclusiva, sino también a los de competencia compartida, pues dicho Acuerdo permite la participación en las votaciones bien a la Unión, bien a sus Estados miembros (artículo 6, apartado 2).

En la práctica, esto significa que, cuando se trate de asuntos bajo competencia de la Unión respecto a los cuales se haya establecido una posición de la Unión, el representante de la Unión tendrá 26 votos, el quórum se alcanzará automáticamente y la posición de la Unión prevalecerá. Los votos se contabilizarán sin tener en cuenta la representación de los distintos Estados miembros en la reunión.

## 2.5. Comunicación al Secretario General de la OTIF

En el cuadro que se ofrece a continuación se resumen el ámbito de competencia de la Unión y la representación prevista de los derechos de voto:

Punto del orden del día	Competencia de la Unión	Representación de los derechos de voto
2. Elección de la Presidencia y Vicepresidencia	Compartida	Estados miembros
3. Aprobación del orden del día	Compartida y exclusiva	Unión
4. Modificación del reglamento interno	Compartida y exclusiva	Unión
5. Revisión parcial del Convenio COTIF	Compartida	Unión
6. Revisión parcial de las Reglas uniformes CIM (informe)	Exclusiva	Unión (si se lleva a cabo una votación)
7. Revisión parcial de las Reglas uniformes CUI	Compartida	Unión
8. Nuevo apéndice H	Exclusiva	Unión
9. Revisión parcial de las Reglas uniformes ATMF	Exclusiva	Unión
10. Revisión parcial de las Reglas uniformes APTU	Exclusiva	Unión
11. Necesidad de armonizar las condiciones de admisión (debate)	Compartida	No aplicable
12. Varios (creación de un grupo de trabajo de expertos jurídicos)	Compartida	Estados miembros
13. Revisión parcial de las Reglas uniformes CUV	Compartida	Unión

De conformidad con el artículo 6, apartado 4, del Acuerdo UE-OTIF, la Unión, representada por la Comisión, debe informar a la OTIF antes de la reunión acerca de los puntos del orden del día de la Comisión de Revisión que son competencia de la Unión (exclusiva o compartida) respecto a los cuales la Unión ejercerá los derechos de voto. La Comisión debe remitir una carta al Secretario General de la OTIF con esta finalidad.

### **3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN LA 26.ª SESIÓN DE LA COMISIÓN DE REVISIÓN DE LA OTIF**

En la presente sección se examinan los puntos que merecen una explicación más detallada. El anexo de la propuesta de decisión aborda cada uno de los puntos del orden del día y expone en particular la situación por lo que se refiere a las competencias, así como las posiciones que deben adoptarse.

#### **3.1. PUNTO 4. Modificación del reglamento interno de la Comisión de Revisión**

##### *Pertinencia*

La versión actual del reglamento interno de la Comisión de Revisión es anterior a la adhesión de la Unión al Convenio COTIF; por consiguiente, algunas de sus disposiciones han quedado obsoletas y deben actualizarse. En concreto, las disposiciones relativas a los derechos de voto de la UE y a la determinación del quórum (artículos 4, 20 y 21) deben modificarse para cumplir el artículo 38 del COTIF y el Acuerdo UE-OTIF. Las propuestas de modificación del reglamento interno de la Comisión de Revisión figuran en el anexo del documento LAW-17125-CR 26/4, que también tiene por objeto abordar algunas cuestiones relacionadas con el régimen lingüístico y las modalidades de trabajo de la Comisión (artículos 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 y 26). Estos otros proyectos de modificación sobre cuestiones de procedimiento parecen adecuados, ya que tienen por objeto mejorar la gestión administrativa de la Comisión.

##### *Competencias y ejercicio de los derechos de voto*

Las modificaciones propuestas del reglamento interno de la Comisión de Revisión son asuntos bajo competencia de la Unión, en la medida en que conforman el ejercicio por la Unión de sus competencias en el seno de la OTIF. Algunas de las modificaciones están directamente relacionadas con su adhesión al Convenio COTIF. Aun cuando la competencia sea compartida con los Estados miembros, en este caso conviene que los derechos de voto los ejerza la Unión para garantizar que en la votación estén representados veintiséis votos.

##### *Posición*

Procede respaldar todos los proyectos de modificación propuestos por la Secretaría de la OTIF en este punto.

#### **3.2. PUNTO 5. Revisión parcial del Convenio de base**

##### *Pertinencia*

La propuesta recogida en el documento LAW-17126 CR 26/5 tiene por objeto mejorar y facilitar el procedimiento de revisión del Convenio COTIF para aplicar con rapidez y coherencia las modificaciones del Convenio y sus apéndices y evitar los efectos negativos del largo procedimiento actual de revisión, en particular el riesgo de discrepancias internas entre las modificaciones adoptadas por la Comisión de Revisión y las adoptadas por la Asamblea General, así como el riesgo de discrepancias externas, sobre todo con la legislación de la UE.

El documento presentado por la Secretaría de la OTIF recuerda la labor y las consultas efectuadas a lo largo de los dos últimos años en relación con el actual marco jurídico, así como la necesidad/posibilidades de una modificación del procedimiento de revisión del COTIF, la complejidad y los efectos adversos del actual procedimiento de revisión del COTIF, así como el Derecho internacional y la práctica sobre la adopción de modificaciones del Tratado en el contexto de organizaciones internacionales.

El resultado de este proceso ha sido una recomendación principal, a saber, la de revisar el artículo 34 del Convenio para prever, en principio, un período fijo (36 meses) para la entrada en vigor de las modificaciones de los apéndices aprobadas por la Asamblea General. El proyecto de modificación también incluye una cláusula de flexibilidad para ampliar dicho plazo en función de cada caso, según la cual la Asamblea General podrá decidir —por la mayoría prevista en el artículo 14, apartado 6, para la adopción de decisiones sobre las propuestas tendentes a modificar el Convenio— diferir la entrada en vigor de las modificaciones.

La recomendación de la Secretaría de la OTIF refleja la opinión predominante en el grupo de trabajo pertinente que se ocupó de este asunto; se estableció que la mayoría de los miembros de la OTIF deberían ser capaces de transponer las modificaciones adoptadas, incluso mediante procedimientos parlamentarios, en un plazo de tres años, lo cual se corresponde también con el tiempo que suele transcurrir entre las reuniones de la Asamblea General. La propuesta resulta equilibrada, flexible, proporcionada y necesaria para facilitar el funcionamiento y desarrollo eficaces de la OTIF.

#### Competencias y ejercicio de los derechos de voto

La propuesta de revisión parcial del Convenio COTIF es pertinente para el ejercicio por la Unión de sus competencias en el seno de la OTIF. Entra en el ámbito de competencia de la Unión. Aun cuando la competencia sea compartida con los Estados miembros, en este caso conviene que los derechos de voto los ejerza la Unión para garantizar que en la votación estén representados veintiséis votos.

#### Posición

Procede respaldar la propuesta de modificación del artículo 34 del Convenio COTIF.

### **3.3. PUNTO 6. Revisión parcial del apéndice B (Reglas uniformes CIM). Informe del Secretario General de la OTIF**

#### Pertinencia

El informe está dirigido a la Comisión de Revisión y expone los avances realizados en la preparación de una revisión de las Reglas uniformes CIM, haciendo especial hincapié en las disposiciones que deben establecerse en relación con la carta de porte electrónica. El grupo de trabajo sobre las Reglas uniformes CIM acordó que el principio de equivalencia desde el punto de vista funcional<sup>2</sup> del registro de datos con el formulario en papel constituye un requisito previo (actual artículo 6, apartado 9, de las Reglas uniformes CIM) para todas las funciones que desempeña en la actualidad la carta de porte en papel. Este principio, sin embargo, se ha aplicado de diferentes formas y, por esa razón, ha sido en ocasiones fuente de divergencias entre las legislaciones nacionales. Además, no ha resuelto todos los problemas, especialmente en lo que se refiere a la firma electrónica.

El Secretario General informa a la 26.<sup>a</sup> sesión de la Comisión de Revisión de los principales acontecimientos producidos durante los dos últimos años, a saber: el informe del CIT sobre la digitalización de los documentos de transporte por ferrocarril y las conclusiones del informe,

---

<sup>2</sup> El principio de equivalencia desde el punto de vista funcional establece los criterios con arreglo a los cuales las comunicaciones electrónicas pueden considerarse equivalentes a las comunicaciones en papel. En concreto, establece los requisitos específicos que deben cumplir las comunicaciones electrónicas para satisfacer los mismos fines y funciones que determinados conceptos en el sistema tradicional en papel —por ejemplo, «por escrito», «original», «firmado» o «registrado».

el trabajo actual del Foro de Transporte y Logística Digitales (DTLF), la evolución en el sector aduanero y el impacto potencial en la carta de porte CIM como documento de tránsito.

El informe insiste en la necesidad de trabajar para encontrar una solución digital sencilla para el tránsito ferroviario que tenga una interfaz eficaz con los documentos de transporte. La Secretaría de la OTIF considera que para ello será preciso determinar las interfaces que deben desarrollarse con las soluciones digitales del sector.

A tal fin, el Secretario General tiene la intención de incluir las dos cuestiones prioritarias siguientes en el programa de trabajo del grupo de trabajo de expertos jurídicos que puede crearse en 2018:

- evaluación de las interfaces entre las normativas aduanera y de transporte para garantizar un tráfico ferroviario internacional eficaz, especialmente en el ámbito del transporte de mercancías,
- evaluación de la digitalización del transporte internacional, en particular los documentos de transporte.

#### Competencia, manifestación de la posición y posible ejercicio de los derechos de voto

Como se ha indicado en la sección anterior, la digitalización de los documentos de transporte ferroviario afecta a determinados ámbitos de la legislación de la Unión, en particular la legislación aduanera. Por consiguiente, la competencia de la Unión en este caso es exclusiva. La Unión debe manifestar una posición en este asunto y, de organizarse una votación, debe ejercer los derechos de voto.

#### Posición

Se propone la siguiente posición: tomar nota del informe, facilitar cierta información sobre la evolución y las actividades en curso pertinentes, fomentar la continuación de los trabajos sobre la evaluación de las interfaces entre las normativas aduanera y de transporte ferroviario, respaldar la creación de un grupo de trabajo de expertos jurídicos —o el establecimiento de unas disposiciones alternativas de coordinación con los órganos de la OTIF existentes— sobre cuestiones aduaneras y la digitalización de los documentos de transporte de mercancías.

### **3.4. PUNTO 7. Revisión parcial de las Reglas uniformes CUI (apéndice E)**

#### Pertinencia

Este punto se refiere a las Reglas uniformes relativas al contrato de utilización de la infraestructura (Reglas uniformes CUI).

Las modificaciones propuestas afectan al artículo 1 (Campo de aplicación), artículo 3 (Definiciones), artículo 8 (Responsabilidad del gestor) y artículo 9 (Responsabilidad del transportista). También se proponen cambios de redacción en los artículos 3, 5, 5 bis, 7 y 10 de las Reglas uniformes CUI, y la adaptación del informe explicativo para reflejar las modificaciones de las Reglas uniformes CUI que vayan a adoptarse.

La principal modificación sustancial tiene por objeto aclarar el campo de aplicación de las Reglas uniformes CUI introduciendo en el artículo 3 la siguiente definición de «tráfico ferroviario internacional»: «el tráfico que requiere la utilización de un surco ferroviario internacional o varios surcos ferroviarios nacionales sucesivos situados en al menos dos Estados miembros y coordinados por los gestores de las infraestructuras de que se trate», y modificando el artículo 1 (Campo de aplicación) en consecuencia, manteniendo al mismo tiempo el vínculo con las reglas uniformes CIV y CIM.

Lo que se pretende es garantizar que las Reglas uniformes CUI se apliquen de una forma más sistemática para el fin previsto, es decir, en el tráfico ferroviario internacional. De hecho, la definición actual del campo de aplicación tiene su origen en los años noventa, cuando se establecieron las Reglas uniformes CUI y cuando la Unión Europea introdujo el concepto de separación entre la explotación de infraestructura ferroviaria y la prestación de servicios ferroviarios. En ese momento la OTIF advirtió que los dos ámbitos que debían regularse estaban relacionados entre sí y que era especialmente importante establecer un régimen jurídico uniforme (Derecho contractual privado) para el derecho de repetición entre transportistas/empresas de transporte ferroviario y gestores de infraestructuras en el marco del Convenio COTIF. En este contexto, parecía lógico en ese momento establecer un vínculo entre el campo de aplicación del nuevo apéndice E, que regía los contratos de utilización de la infraestructura, y el ejercicio de actividades de transporte con arreglo a contratos de transporte CIV y CIM. Como consecuencia de ello, las Reglas uniformes CUI se aplican a «todo contrato de utilización de una infraestructura ferroviaria destinada al transporte internacional en el sentido de las Reglas uniformes CIV y de las Reglas uniformes CIM» (artículo 1 de las Reglas uniformes CUI).

Esto se interpretó generalmente en el sentido de que la relación entre la empresa ferroviaria y sus clientes era lo que determinaba la norma aplicable entre la empresa ferroviaria y el gestor de la infraestructura (legislación nacional en caso de contrato de transporte nacional; Reglas uniformes CUI en caso de contrato de transporte internacional). La cuestión fundamental consistía en determinar si, para que fueran aplicables las Reglas uniformes CUI, bastaba con que el tren transportara al menos un viajero con un título de transporte CIV o un envío con la carta de porte CIM, independientemente de que el surco ferroviario incluyese uno o varios tramos en tráfico nacional únicamente, teniendo en cuenta también el hecho de que los principios CUI de responsabilidad son más restrictivos que algunos de los que se aplican a nivel nacional y que, de conformidad con el Derecho de la Unión, la capacidad de infraestructura se adjudica a nivel nacional.

El problema se deriva del hecho de que: 1) para ejecutar un contrato de transporte único, el transportista no tiene necesariamente que celebrar un contrato único de utilización de infraestructura ferroviaria; 2) es difícil establecer una distinción clara entre la utilización de infraestructuras ferroviarias para el transporte nacional, por un lado, y para el transporte internacional, por otro, en particular cuando el surco incluye un tramo entre dos Estados miembros, en combinación con uno o varios tramos explotados en el surco nacional únicamente.

En 2014, la Secretaría de la OTIF creó un grupo de trabajo especial compuesto por representantes de los Estados miembros del COTIF, la Comisión Europea y partes interesadas del sector.

El proyecto de modificación propuesto a la Comisión de Revisión se corresponde con el texto transaccional resultante de la labor del grupo de trabajo *ad hoc*, que se reunió en cuatro ocasiones (10 de diciembre de 2014, 8 de julio de 2015, 24 de noviembre de 2015 y 31 de mayo de 2016). La Comisión contribuyó al resultado, que, de acuerdo con el campo de aplicación y el objetivo del Convenio COTIF, es decir, el transporte internacional, confirma la aplicación de las Reglas uniformes CUI en el tráfico internacional únicamente, como se explica en la nueva definición.

En respuesta a la propuesta de la Secretaría de la OTIF, el Comité Internacional de Transportes Ferroviarios (CIT) presentó el documento de posición LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1, en el que hacía hincapié en una serie de inquietudes ya debatidas en el citado grupo de trabajo en reuniones anteriores. Esencialmente, el CIT aboga por que, en caso de repetición de

un transportista contra el gestor de infraestructura, el tramo nacional anterior o posterior al tráfico internacional no quede excluido sino cubierto por las Reglas uniformes CUI. El CIT propone modificar el proyecto de texto propuesto por la Secretaría en el artículo 3 del modo siguiente (supresión: tachado; adición, subrayado): *aa) «tráfico ferroviario internacional», el tráfico que requiere la utilización de un surco ferroviario internacional, ~~o de~~ de varios surcos ferroviarios nacionales sucesivos situados en al menos dos Estados miembros y coordinados por los gestores de las infraestructuras de que se trate; o de un surco ferroviario para los fines del transporte ferroviario internacional a tenor de las Reglas uniformes CIV y CIM.*

El objetivo declarado de la propuesta del CIT es prever una aplicación extensiva de las Reglas uniformes CUI para abarcar también los surcos ferroviarios nacionales cuando se combinan con un surco internacional. El CIT alega que el hecho de que el derecho de repetición de las empresas de transporte ferroviario contra el gestor de infraestructura esté sujeto a la legislación nacional plantea problemas de transparencia y seguridad jurídica, ya que el Derecho (contractual) nacional general de países concretos está matizado por sutiles diferencias, especialmente por lo que se refiere al reparto de la carga de la prueba, a los daños consecuenciales o a la pérdida de activos.

La Comisión considera que esa propuesta no mejora el proyecto de modificación propuesto por la Secretaría de la OTIF y no está en sintonía con el principio básico según el cual las Reglas uniformes CUI no están concebidas para aplicarse a surcos ferroviarios nacionales, a los que en principio conviene que sea aplicable el Derecho nacional.

En lo que respecta al proyecto de modificación del artículo 8 (Responsabilidad del gestor) propuesto por la Secretaría de la OTIF, la Comisión observa que se trata básicamente de modificaciones de redacción que no afectan ni al alcance ni al contenido de la disposición. Los proyectos de modificaciones propuestas en el artículo 9 y en los artículos 3, 5, 5 bis, 7 y 10 son de carácter estrictamente formal.

#### Cuestiones de procedimiento

Según el análisis de la Secretaría de la OTIF en el documento LAW-17126 CR 26/7.2, la Comisión de Revisión no es competente para tomar una decisión sobre todos los puntos propuestos para modificación, que pueden ser competencia, total o parcialmente, de la Asamblea General. La Secretaría sugiere que la Comisión de Revisión adopte las propuestas de modificación y que todas las modificaciones de las Reglas uniformes CUI se presenten ante la Asamblea General para que adopte una decisión al respecto.

#### Competencias y ejercicio de los derechos de voto

Las Reglas uniformes del apéndice E se refieren al Derecho contractual privado sobre la utilización de infraestructura en el tráfico ferroviario internacional. Las modificaciones propuestas no afectan ni modifican el ámbito de aplicación de las normas de la Unión existentes. Por consiguiente, la UE comparte la competencia con los Estados miembros sobre esta cuestión. Habida cuenta de que la Unión dispone de un número de votos igual al de los Estados miembros que son Partes contratantes en el COTIF, para que en la votación estén representados veintiséis votos se propone que la Unión ejerza sus derechos de voto en nombre de los Estados miembros.

#### Posición

Deben respaldarse las propuestas de modificación de la Secretaría General, es decir, las que afectan al artículo 1, apartado 1, y a los artículos 2 y 3 [nueva letra aa) y modificaciones de las letras b), c) y g)], al artículo 5, apartado 1, al artículo 5 bis, apartados 1 y 2, al artículo 7, apartado 2, al artículo 8, apartados 1 y 2, al artículo 9, apartado 1, y al artículo 10, apartado 3, de las Reglas uniformes CUI.

Procede solicitar al Secretario General de la OTIF que presente ante la Asamblea General todas las modificaciones de las Reglas uniformes CUI para que esta adopte una decisión al respecto.

### **3.5. PUNTO 8. Nuevo apéndice H sobre la explotación segura de los trenes en el tráfico internacional**

#### Pertinencia

En la Asamblea General celebrada en 2015, el Secretario General de la OTIF propuso crear una base jurídica en el Convenio COTIF para fomentar la interoperabilidad más allá de la Unión Europea. El proyecto de nuevo apéndice H establece disposiciones para regular la explotación segura de los trenes en el tráfico internacional. La idea es que las autoridades públicas emitan certificados de seguridad a las empresas ferroviarias basados en criterios armonizados, como prueba de que estas son capaces de explotar de forma segura trenes en el Estado de que se trate. El proyecto de texto se ha inspirado directamente en el acervo de la Unión y representa un paso más hacia unas disposiciones comunes en relación con los requisitos que se refieren a los gestores de empresas de transporte ferroviario y de infraestructuras a fin de garantizar la explotación segura de los trenes de dentro y fuera de la Unión. Si se tienen en cuenta algunas observaciones, el proyecto de texto del nuevo apéndice H del Convenio COTIF estará plenamente en consonancia con las disposiciones de la nueva Directiva (UE) 2016/798, sobre la seguridad ferroviaria, y la legislación derivada correspondiente.

#### Competencias y ejercicio de los derechos de voto

La Unión ha adoptado un número considerable de instrumentos jurídicos en relación con la interoperabilidad y la seguridad, en particular dentro del cuarto paquete ferroviario adoptado en 2016. La propuesta de adopción de un nuevo apéndice H del Convenio COTIF afecta al ámbito regulado por la Directiva (UE) 2016/798, sobre la seguridad ferroviaria (versión refundida). Así pues, la competencia de la Unión es exclusiva y, por consiguiente, es ella quien debe ejercer los derechos de voto.

#### Posición

Por lo que se refiere al proyecto de nuevo apéndice H (documento LAW-17131-CR26/8.1), la Unión debe votar a favor del texto propuesto, con las siguientes condiciones (supresión: tachado; adición, subrayado):

- Artículo 2, letra b): Sustituir «autoridad de certificación» por «autoridad de certificación de seguridad». Esa sustitución debe aplicarse en consecuencia en todo el texto. En alemán: «*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*» en lugar de «*Zertifizierungsbehörde*». En francés: «*autorité de certification de sécurité*» en lugar de «*autorité de certification*».

Esta propuesta tiene por objeto garantizar la coherencia con la terminología del acervo de la UE, así como dentro del mismo apéndice H (el artículo 5 se refiere a «la certificación de seguridad»). Esta mejora es recomendable pero no es obligatoria para dar un voto positivo.

- Artículo 4, apartado 1: Añadir la frase «La autoridad de certificación de seguridad y la autoridad de supervisión mencionadas en el artículo 6, apartado 1, pueden ser dos entidades distintas o estar incorporadas a la misma organización.».

Con esta propuesta se pretende aclarar que están permitidas estas dos estructuras institucionales y evitar que los Estados miembros en los que la autoridad nacional de seguridad cumple ambas funciones estén obligados a establecer dos entidades distintas.

- Artículo 6, apartado 1: Añadir la frase «La autoridad de supervisión y la autoridad de certificación de seguridad mencionadas en el artículo 4, apartado 1, pueden ser dos entidades distintas o estar incorporadas a la misma organización.».

Con esta propuesta se pretende aclarar que están permitidas estas dos estructuras institucionales y evitar que los Estados miembros en los que la autoridad nacional de seguridad cumple ambas funciones estén obligados a establecer dos entidades distintas.

- Artículo 8, apartado 3, letra b): Modificar el texto para que rece como sigue: Procedimientos y un método común de seguridad sobre los requisitos relativos al sistema de gestión de la seguridad que deberán aplicar las autoridades de certificación a la hora de expedir certificados de seguridad, incluidas las conexiones necesarias con el método común de seguridad sobre la evaluación de riesgos y otros actos legislativos pertinentes.

Se añade una referencia a los «procedimientos»: Tales procedimientos se incluyeron en el método común de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de la UE, y ahora se han incorporado a la propuesta de la Comisión sobre un «Reglamento de Ejecución por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos». Si la OTIF desea mantener el mismo nivel de armonización que el previsto inicialmente, debería incluir los procedimientos conexos además del método común de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad. Esta mejora es recomendable pero no es obligatoria para dar un voto positivo.

Conexión con el método común de seguridad sobre la evaluación de riesgos y otros actos legislativos pertinentes: El proyecto de Reglamento Delegado de la Comisión por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad exige la aplicación del método común de seguridad sobre la evaluación de riesgos y otros actos legislativos [en particular, pero no exclusivamente, la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la explotación y gestión del tráfico (ETI de explotación)] con el fin de conseguir lo siguiente: «La organización garantizará que estos procedimientos operativos sean conformes a los requisitos de seguridad de las especificaciones técnicas para la interoperabilidad en vigor, la reglamentación nacional correspondiente y demás requisitos pertinentes». Procede, por tanto, respaldar y defender enérgicamente la mejora del artículo 8, apartado 3, letra b).

- Artículo 8, apartado 3, letra c): Modificar el texto para que rece como sigue: «Un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias ~~y, en su caso,~~ los gestores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento».

Esta propuesta está en consonancia con el artículo 7, apartado 4, del apéndice H, que exige que las empresas ferroviarias y los gestores de infraestructuras establezcan sus sistemas de gestión de la seguridad y vigilen su correcta aplicación. La aplicación del método común de seguridad en materia de vigilancia es obligatoria para los gestores de infraestructuras en la UE, y sería beneficioso que también fuera obligatoria fuera

de la Unión. La aplicación del método común de seguridad en materia de vigilancia será obligatoria para las entidades encargadas del mantenimiento. La aplicación obligatoria del método común de seguridad en materia de vigilancia para los gestores de infraestructuras se recomienda pero no es obligatoria para dar un voto positivo. La aplicación obligatoria del método común de seguridad en materia de vigilancia para las entidades encargadas del mantenimiento es imperativa y debe incluirse en el texto.

- En el artículo 2, letra f), mejora de la redacción para adaptar el texto a la terminología de la Unión (versión alemana): «„*Eisenbahnsystem*“ *das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*».
- En el artículo 7, apartado 4, mejora de la redacción (versión alemana): «*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.*».

Por lo que respecta a las modificaciones propuestas de los artículos 2, 6, 20, 33 y 35 del Convenio COTIF (documento LAW-17131-CR26/8.2), que son efectivamente necesarias para la inclusión del nuevo apéndice H en el Convenio, procede que la Unión vote a favor del texto propuesto y acuerde solicitar al Secretario General que lo presente ante la Asamblea General para que adopte una decisión al respecto.

### **3.6. PUNTO 9. Revisión parcial de las Reglas uniformes ATMF (apéndice G)**

#### Pertinencia

La armonización de las disposiciones aplicables al tráfico ferroviario internacional en virtud de la legislación de la Unión y del Convenio COTIF es una cuestión importante. Las disposiciones de las Reglas uniformes ATMF son compatibles con las de la Directiva 2008/57/CE de la Unión Europea, sobre la interoperabilidad, y con las partes pertinentes de la Directiva 2009/49/CE. Con la adopción del cuarto paquete ferroviario, la Unión modificó varias disposiciones de este acervo e informó de ello a la Comisión de Expertos Técnicos (CTE) de la OTIF y a su grupo de trabajo permanente. Basándose en un análisis efectuado por la Comisión, la Secretaría de la OTIF y el grupo de trabajo prepararon las modificaciones de las Reglas uniformes ATMF para garantizar una armonización continuada con el Derecho de la Unión.

Las modificaciones de los artículos 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 y 13 de las Reglas uniformes ATMF son necesarias para armonizar algunos términos con las nuevas disposiciones de la Unión y tener en cuenta algunos cambios de procedimiento de la UE, en particular el hecho de que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea va a ser competente para expedir autorizaciones de vehículos. El concepto básico de las Reglas uniformes ATMF no es objeto de las modificaciones propuestas.

#### Competencias y ejercicio de los derechos de voto

La Unión ha adoptado un número considerable de instrumentos jurídicos en relación con la interoperabilidad y la seguridad, en particular dentro del cuarto paquete ferroviario adoptado en 2016. En el asunto que nos ocupa, el proyecto de texto modifica las Reglas uniformes ATMF, que regulan la autorización de vehículos. Esas disposiciones están cubiertas por la Directiva (UE) 2016/797, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión

Europea (versión refundida). La cuestión, por tanto, es competencia (exclusiva) de la Unión y es esta, pues, quien debe ejercer los derechos de voto.

### Posición

El proyecto de modificaciones tal como se recoge en el documento LAW-17133-CR26/9 se basa en una propuesta de la Unión, y, a condición de que se tengan en cuenta las observaciones que se exponen a continuación, estará totalmente en consonancia con las disposiciones correspondientes de la nueva Directiva (UE) 2016/797, sobre la interoperabilidad, y de la legislación secundaria asociada.

Procede que la Unión respalde el proyecto de modificaciones, con sujeción a lo siguiente (supresión: tachado; adición, subrayado):

- En el artículo 7, apartado 1a, modificar el texto para que rece como sigue:

*Los vehículos serán conformes con las prescripciones técnicas uniformes aplicables en el momento de la solicitud de admisión, rehabilitación o renovación, de conformidad con las presentes Reglas uniformes y teniendo en cuenta la estrategia de migración para la aplicación de las prescripciones técnicas uniformes, según lo establecido en el artículo 8, apartado 2a, y apartado 4, letra f, de las Reglas uniformes APTU y las posibles excepciones que contempla el artículo 7a de las Reglas uniformes ATMF; esta conformidad deberá mantenerse de forma permanente mientras esté en uso cada vehículo.*

*La Comisión de Expertos Técnicos considerará la necesidad de elaborar un anexo de esas Reglas uniformes que incluya disposiciones que permitan a los solicitantes obtener una mayor seguridad jurídica sobre las prescripciones que deben aplicarse, antes de que presenten su solicitud de admisión, rehabilitación o renovación de vehículos.*

La seguridad jurídica es esencial para la industria de la UE. El objetivo de la propuesta es reforzar la seguridad jurídica, entre otras cosas introduciendo el concepto de compromiso previo (de la UE), un procedimiento voluntario durante el cual, sobre la base de la información proporcionada por el solicitante, la entidad responsable de la autorización emite un dictamen en el que se determina la versión de las especificaciones técnicas de interoperabilidad y las normas nacionales que deben aplicarse para la ulterior solicitud de autorización (sin perjuicio de los cambios en los requisitos legales que pudieran invalidar ese dictamen). La propuesta tiene por objeto otorgar a la CTE el mandato de estudiar la inclusión de tales disposiciones en el COTIF.

- En el artículo 2, letra w), modificar la definición y utilización del término «vehículos» de forma coherente en todo el texto (en todas las lenguas).

La definición debería ser la siguiente: «vehículos», *un vehículo ferroviario apto para circular con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción*. Esta definición es coherente con la que figura en el artículo 2, punto 3, de la Directiva (UE) 2016/797, sobre interoperabilidad. Debe utilizarse en todo el texto el término «vehículo(s)», y no el término «vehículo ferroviario», que aparece en algunas ocasiones.

- En el artículo 5, mejora de la redacción (versión alemana): Sustituir *Notifikation* por *Notifizierung* en *Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]*. y más adelante en *Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen,*

die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.

- En el artículo 10, mejora de la redacción (versión alemana): Sustituir *Verzeichnis* por *Dossier* en *Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden* y más adelante en *Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen*.
- En el artículo 13, apartado 1, letra a), mejora de la redacción (versiones inglesa y alemana): Sustituir CTE por el nombre completo de la Comisión en *comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts* y en *mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen*.
- Añadir el siguiente artículo 14: *Artículo 14. Anexos y recomendaciones*
  1. *La Comisión de Expertos Técnicos decidirá si conviene adoptar un anexo o una disposición que lo modifique de conformidad con el procedimiento establecido en los artículos 16 y 20 y en el artículo 33, apartado 6, del Convenio. Las decisiones entrarán en vigor de conformidad con el artículo 35, apartados 3 y 4, del Convenio.*
  2. *La solicitud de adopción de un anexo o una disposición que lo modifique podrá formularla: a) cualquier Estado contratante; b) cualquier organización regional tal como se define en el artículo 2, letra x, de las Reglas uniformes ATMF; c) cualquier asociación internacional representativa para cuyos miembros la existencia del anexo sea indispensable por razones de seguridad y de economía en el ejercicio de su actividad.*
  3. *La preparación de los anexos será responsabilidad de la Comisión de Expertos Técnicos asistida por los grupos de trabajo adecuados y por el Secretario General sobre la base de las solicitudes que se presenten de conformidad con el apartado 2.*
  4. *La Comisión de Expertos Técnicos podrá recomendar métodos y prácticas en relación con la admisión técnica de material ferroviario utilizado en el tráfico internacional.*

Este artículo es necesario para establecer la forma en que la CTE puede cumplir el mandato que se le da en la frase adicional propuesta en el artículo 7, apartado 1a. Es idéntico al artículo 8 del nuevo apéndice H.

### **3.7. PUNTO 10. Revisión parcial de las Reglas uniformes APTU (apéndice F)**

#### Pertinencia

La armonización de las disposiciones aplicables al tráfico ferroviario internacional en virtud de la legislación de la Unión y del Convenio COTIF es una cuestión importante. Las disposiciones de las Reglas uniformes ATMF son compatibles con las de la Directiva 2008/57/CE, sobre la interoperabilidad, y, en particular, las relativas al contenido de las prescripciones técnicas uniformes (UTP) y su equivalencia con las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) de la Unión Europea. Con la adopción del cuarto paquete ferroviario, y en particular con la Directiva refundida (UE) 2016/797, la Unión modificó varias disposiciones de este acervo e informó de ello a la Comisión de Expertos Técnicos

(CTE) de la OTIF y a su grupo de trabajo permanente. Basándose en un análisis efectuado por la Comisión Europea, la Secretaría de la OTIF y el grupo de trabajo prepararon las modificaciones de las Reglas uniformes APTU para garantizar una armonización continuada con el Derecho de la Unión. Las modificaciones se refieren al artículo 8 de las Reglas uniformes APTU y consisten en la adición de dos secciones en el contenido de las UTP, equivalentes a las ETI de la UE. Esos cambios son necesarios para que el contenido de las ETI de la Unión Europea y las UTP del COTIF futuras siga siendo equivalente. El concepto básico de las Reglas uniformes APTU no es objeto de las modificaciones propuestas.

#### Competencias y ejercicio de los derechos de voto

La Unión ha adoptado un número considerable de instrumentos jurídicos en relación con la interoperabilidad y la seguridad, en particular dentro del cuarto paquete ferroviario adoptado en 2016. En el asunto que nos ocupa, el proyecto de texto modifica las Reglas uniformes APTU, que regulan las especificaciones técnicas de los vehículos ferroviarios. Esas disposiciones están cubiertas por la Directiva (UE) 2016/797, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (versión refundida). La cuestión, por tanto, es competencia exclusiva de la Unión y es esta, pues, quien debe ejercer los derechos de voto.

#### Posición

El proyecto de modificaciones tal como se recoge en el documento LAW-17133-CR26/10 se basa en una propuesta de la Unión y está totalmente en consonancia con las disposiciones de la nueva Directiva (UE) 2016/797, sobre interoperabilidad, y de la legislación secundaria asociada.

Procede que la Unión apoye las modificaciones del artículo 8 del apéndice F del Convenio COTIF y la aprobación de las modificaciones del informe explicativo correspondiente.

### **3.8. PUNTO 13. Revisión parcial de las Reglas uniformes CUV (presentada por Suiza)**

#### Pertinencia

El 13 de noviembre de 2017, Suiza presentó el documento LAW-17144-CR 26/13 con una propuesta de modificación del artículo 7, apartado 1, de las Reglas uniformes CUV relacionada con la responsabilidad del poseedor del vehículo y el usuario del vehículo (empresas ferroviarias) en caso de daños causados por el vehículo debido a un defecto del mismo.

El 18 de diciembre de 2017, la Secretaría de la OTIF publicó un dictamen jurídico externo sobre la propuesta de Suiza (documento LAW-17156-CR26/13 Add. 1). El 19 de enero de 2018, la Secretaría de la OTIF publicó, además, el documento LAW-18001-CR26/13 Add.2, sobre la revisión de las propuestas de modificación del artículo 7 de las Reglas uniformes CUV. Este último documento es una recapitulación de debates anteriores sobre este asunto en el grupo de trabajo pertinente de la OTIF y recuerda que en la última reunión de la Asamblea General de septiembre de 2015 no pudo adoptarse ninguna propuesta de decisión.

La propuesta de Suiza se presenta a la Comisión de Revisión para su consideración y para su posible presentación en la próxima reunión de la Asamblea General para que adopte una decisión al respecto. Esa propuesta añade un nuevo criterio para demostrar la responsabilidad del poseedor por los daños causados por un defecto del vehículo. De hecho, en virtud del actual artículo 7 de las Reglas uniformes CUV, si lo aplican las Partes contratantes, el titular del vehículo es responsable solo si se demuestra que el daño causado por el vehículo se debe

a un defecto del que es responsable. La propuesta de modificación parece añadir un segundo criterio que sería el de que el titular tiene que demostrar que no es responsable del defecto que se encuentra en el origen del daño.

Cabe señalar que el apartado 2 del actual artículo 7 de las Reglas uniformes CUV especifica que las «partes en el contrato podrán convenir disposiciones que deroguen lo dispuesto en el apartado 1».

Sobre esta base, las empresas del sector mantuvieron negociaciones entre 2013 y 2016 que desembocaron en un acuerdo aprobado por 600 empresas ferroviarias y que permite la introducción de las modificaciones necesarias en el Contrato General de Utilización para Vagones (GCU)<sup>3</sup> con objeto de aclarar mejor las responsabilidades de los propietarios de vagones. El acuerdo firmado introdujo un nuevo artículo 27 en el GCU, relativo al principio de responsabilidad en caso de daños causados por un vagón, con objeto de lograr un mayor equilibrio y garantizar una mayor claridad a todo el sector en caso de daños causados por un vagón. En particular, se introduce el concepto de «presunción de culpabilidad», que permite generar la responsabilidad del poseedor por un defecto del vehículo debido a un incumplimiento de su obligación de mantenimiento. Esa modificación se aplica desde el 1 de enero de 2017.

El artículo 27 del GCU actualmente reza como sigue: *Artículo 27: Principio de responsabilidad*

*27.1. El poseedor o un usuario anterior sujeto al presente contrato será responsable de los daños causados por el vagón si se puede demostrar su culpa. Se presumirá la culpa del poseedor si este no ha cumplido correctamente las obligaciones que le impone el artículo 7, a no ser que ese incumplimiento de sus obligaciones no haya provocado o contribuido a los daños.*

*27.2. La parte responsable indemnizará a la empresa ferroviaria usuaria frente a reclamaciones de terceros si la culpa no recae sobre la empresa ferroviaria usuaria.*

*27.3. Cuando la empresa ferroviaria usuaria sea en parte responsable, la indemnización se repartirá entre cada parte de forma proporcional a la responsabilidad que corresponda a cada una.*

*27.4. Cuando un tercero sea responsable o en parte responsable de los daños, las partes en el contrato reclamarán reparación por los daños principalmente a ese tercero. En particular, el signatario que haya celebrado un contrato con el tercero exigirá indemnización a ese tercero con carácter prioritario.*

*27.5. Previa solicitud, se exigirá al poseedor que aporte la prueba de su seguro de responsabilidad civil, de conformidad con la legislación aplicable.*

Hoy en día, la mayoría de los poseedores y empresas ferroviarias que operan en la Unión aplican el GCU de acuerdo con el apartado 2 del actual artículo 7 de las Reglas uniformes

---

<sup>3</sup> El Contrato General de Utilización para Vagones (GCU, por sus siglas en inglés) es un marco contractual multilateral basado en las Reglas uniformes CUV (apéndice D del COTIF), en relación con la utilización de vagones, que, además, completa; contiene todos los derechos y obligaciones mutuos pertinentes de las empresas ferroviarias y los poseedores de vagones en relación con la utilización de vagones, y evita a las partes en el contrato la necesidad de negociar numerosos acuerdos bilaterales, garantizando así la interoperabilidad de los vagones en un mercado ferroviario europeo liberalizado; puede completarse con flexibilidad con otros acuerdos contractuales si resulta necesario; no incluye condiciones comerciales.

CUV. Por consiguiente, la propuesta de Suiza no es necesaria porque los acuerdos alcanzados por las empresas del sector son suficientes para definir claramente las responsabilidades del poseedor y de las empresas ferroviarias en caso de daños causados por un vehículo sujeto a un contrato de venta. Nada indica que con ese acuerdo no se pueda alcanzar un equilibrio adecuado entre los intereses de las partes. Además, la propuesta suiza no ofrece una justificación sólida y suficiente de las modificaciones propuestas.

#### Competencias y ejercicio de los derechos de voto

Las Reglas uniformes del apéndice D se refieren al Derecho contractual sobre la utilización de vehículos en el tráfico ferroviario internacional. Las modificaciones propuestas, que tienen relación con la responsabilidad por pérdida o daños causados por un vehículo, no afectan ni modifican el ámbito de aplicación de las normas de la Unión existentes. Por consiguiente, la UE comparte la competencia con los Estados miembros sobre esta cuestión.

Habida cuenta de que la Unión dispone de un número de votos igual al de los Estados miembros que son Partes contratantes en el COTIF, para que en la votación estén representados veintiséis votos se propone que la Unión ejerza sus derechos de voto en nombre de los Estados miembros.

#### Posición

La Unión debe oponerse a la propuesta de modificación del artículo 7 de las Reglas uniformes CUV presentada por Suiza.

## **4. BASE JURÍDICA**

### **4.1. Base jurídica procedimental**

El artículo 218, apartado 9, del TFUE prevé la adopción de decisiones por las que se establezcan «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 efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten 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 tienen 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»<sup>4</sup>.

La Comisión de Revisión de la OTIF es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF).

Los actos que debe adoptar la Comisión de Revisión de la OTIF son actos que surten efectos jurídicos. Los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido de la normativa de la UE en el ámbito del transporte ferroviario.

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

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

---

<sup>4</sup> Asunto C-399/12, Alemania/Consejo (OIV); ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61-64.

#### **4.2. Base jurídica sustantiva**

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión. El acto se refiere al transporte por ferrocarril.

Por lo 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, leído en relación con su artículo 218, apartado 9.

#### **5. PUBLICACIÓN DEL ACTO PREVISTO**

Habida cuenta de que el acto de la Comisión de Revisión de la OTIF modificará el Convenio COTIF y algunos de sus apéndices, es conveniente publicarlo en el *Diario Oficial de la Unión Europea* una vez adoptado.

Propuesta de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**sobre la posición que se ha de adoptar en nombre de la Unión Europea en la 26.<sup>a</sup> sesión de la Comisión de Revisión de la OTIF en lo que se refiere a determinadas modificaciones del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) y de sus apéndices**

### **EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,**

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, leído 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 (en lo sucesivo, «Convenio COTIF»), de conformidad con la Decisión 2013/103/UE del Consejo<sup>5</sup>.
- (2) Todos los Estados miembros, salvo Chipre y Malta, aplican el Convenio COTIF.
- (3) Se prevé que en su 26.<sup>a</sup> sesión, que se celebrará entre el 27 de febrero y el 1 de marzo de 2018, la Comisión de Revisión constituida de acuerdo con el artículo 13, apartado 1, letra c), del Convenio COTIF adopte una decisión sobre ciertas modificaciones de dicho Convenio, así como de algunos de sus apéndices, a saber, los apéndices E (Reglas uniformes relativas al contrato de utilización de la infraestructura en tráfico internacional por ferrocarril — CUI), F (Reglas uniformes relativas a la validación de normas técnicas y la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables al material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional — APTU) y G (Reglas uniformes relativas a la admisión técnica de material ferroviario utilizado en tráfico internacional — ATMF).
- (4) En esa sesión, la Comisión de Revisión debe tomar también una decisión sobre la adopción de un nuevo apéndice H, sobre la explotación segura de los trenes en el tráfico internacional.
- (5) Las modificaciones del reglamento interno de la Comisión de Revisión de la OTIF tienen por objeto actualizar determinadas disposiciones, como consecuencia de la

---

<sup>5</sup> Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la firma y a la celebración entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de la 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). El texto del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) sobre la adhesión de la Unión Europea al Convenio COTIF (en lo sucesivo, «el Acuerdo») figura adjunto a la Decisión del Consejo.

adhesión de la Unión al Convenio COTIF en 2011, en particular las que regulan el derecho de voto de la organización regional y la determinación del quórum.

- (6) Las modificaciones del Convenio COTIF tienen por objeto mejorar y facilitar el procedimiento de revisión del Convenio para aplicar con rapidez y coherencia las modificaciones del COTIF y sus apéndices y evitar los efectos negativos del largo procedimiento actual de revisión, en particular el riesgo de discrepancias internas entre las modificaciones adoptadas por la Comisión de Revisión y las adoptadas por la Asamblea General, así como el riesgo de discrepancias externas, sobre todo con la legislación de la UE.
- (7) Las modificaciones del apéndice E (CUI) tienen por objeto aclarar el ámbito de aplicación de esas Reglas uniformes para garantizar que se apliquen de forma más sistemática para el fin previsto, es decir, en el tráfico ferroviario internacional, por ejemplo en los corredores de mercancías o en trenes de transporte internacional de viajeros.
- (8) Las modificaciones de los apéndices F (APTU) y G (ATMF) pretenden armonizar las reglas de la OTIF y las normas de la Unión, en particular tras la adopción en 2016 del cuarto paquete ferroviario de la Unión.
- (9) El nuevo apéndice H tiene por objeto reforzar la interoperabilidad más allá de la Unión Europea sobre la base del concepto de criterios armonizados para la expedición por las autoridades públicas de certificados de seguridad a las empresas ferroviarias como prueba de que son capaces de explotar trenes en condiciones seguras en el Estado de que se trate.
- (10) La mayoría de las modificaciones propuestas son acordes con el Derecho y los objetivos estratégicos de la Unión y, por consiguiente, deben ser refrendadas por la Unión. Algunas requieren más debates dentro de la Unión Europea y deben ser rechazadas en la 26.ª sesión de la Comisión de Revisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

1. En el anexo de la presente Decisión figura la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 26.ª sesión de la Comisión de Revisión establecida en virtud del 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.
2. Los representantes de la Unión en la Comisión de Revisión podrán acordar cambios de menor importancia en los documentos mencionados en el anexo de la presente Decisión, sin necesidad de una decisión ulterior del Consejo.

#### *Artículo 2*

Una vez adoptada, la decisión de la Comisión de Revisión se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 3*

La destinataria de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
El Presidente*