



Bruxelles, le 7.2.2018
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

sur la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 26^e session de la commission de révision de l'OTIF en ce qui concerne certaines modifications de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et de ses appendices

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre au nom de l'Union lors de la 26^e session de la commission de révision de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne certaines modifications de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et de ses appendices.

L'OTIF élabore des régimes juridiques uniformes pour le transport ferroviaire international dans trois grands domaines d'activité: l'interopérabilité technique, les marchandises dangereuses et le droit des contrats ferroviaires.

Le Secrétaire général de l'OTIF a programmé la 26^e session de la commission de révision du COTIF99 à Berne, en Suisse, du 27 février au 1^{er} mars 2018.

Les documents concernant les points de l'ordre du jour sont disponibles sur le site de l'OTIF, à la page suivante: http://otif.org/en/?page_id=126

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

La COTIF est le texte juridique fondateur de l'OTIF. Elle régit le fonctionnement de l'organisation, ses objectifs, ses attributions, ses relations avec les États membres et ses activités en général. Il existe 46 États parties à la COTIF, dont 26 États membres de l'UE, c'est-à-dire tous à l'exception de Malte et de Chypre.

La COTIF comporte deux volets: d'une part la convention elle-même et, d'autre part, sept appendices qui établissent la législation ferroviaire uniforme, c'est-à-dire les exigences technico-fonctionnelles et les contrats types pour le transport de personnes et de marchandises:

Appendice A	Contrat de transport international ferroviaire des voyageurs	CIV
Appendice B	Contrat de transport international ferroviaire des marchandises	CIM
Appendice C	Transport international ferroviaire des marchandises dangereuses	RID
Appendice D	Contrat d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire	CUV
Appendice E	Contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire	CUI
Appendice F	Validation de normes techniques et adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international	APTU
Appendice G	Admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international	ATMF

2.2. L'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

Le 16 juin 2011, le Conseil a adopté la décision 2013/103/UE du Conseil relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999¹. Cet accord est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2011. L'Union est partie à l'accord ainsi que tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte. La décision 2013/103/UE du Conseil précise que la Commission représente l'Union lors des réunions de l'OTIF. Elle contient également une déclaration de l'Union européenne concernant l'exercice des compétences (annexe I) et prévoit des dispositions internes destinées au Conseil, aux États membres et à la Commission dans le cadre des travaux relevant de l'OTIF (annexe III).

2.3. La commission de révision de l'OTIF

La commission de révision a compétence pour prendre des décisions en vue de modifier la COTIF, les Règles uniformes concernant les CIV, CIM, CUV et CUI et, dans certains cas, les Règles uniformes concernant les APTU et ATMF. Dans certains cas prescrits, la commission de révision peut approuver des modifications elle-même ou soumettre aux États membres des modifications pour approbation lors de l'Assemblée générale.

La dernière réunion de la commission de révision, la 25^e session, s'est tenue les 25 et 26 juin 2014.

L'Union et/ou ses États membres participent à ce processus conformément aux règles de procédure relevant de l'OTIF, au règlement intérieur de la commission de révision et aux dispositions de l'accord d'adhésion de l'Union à la COTIF.

Le quorum est atteint au sein de la commission de révision lorsque la majorité des États membres de l'OTIF bénéficiant du droit de vote est représentée au moment du vote. Toutefois, l'article 13, § 3, de la COTIF prévoit que les États membres de l'OTIF qui ont fait une déclaration concernant la non-application d'un ou plusieurs appendices n'ont pas le droit de vote sur les modifications du ou des appendices en question. Sur la base du document de réunion INF.2 de la 26^e session de la commission de révision, distribué le 19.1.2018 par le Secrétariat de l'OTIF, il a été constaté que les 26 États membres de l'UE parties à la COTIF appliquent tous l'ensemble des appendices.

2.4. Compétence de l'Union et droits de vote au sein de la commission de révision

Conformément à l'article 6 de l'accord UE-OTIF,

«1. En ce qui concerne les décisions relatives aux matières relevant de la compétence exclusive de l'Union, l'Union exerce les droits de vote de ses États membres aux termes de la convention.

2. En ce qui concerne les décisions relatives aux matières pour lesquelles l'Union a une compétence partagée avec ses États membres, soit l'Union, soit ses États membres votent.

3. Sous réserve de l'article 26, paragraphe 7, de la convention, l'Union dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses États membres qui sont également parties à la convention. Lorsque l'Union vote, ses États membres ne votent pas.»

¹ Décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011 (JO L 51 du 23.2.2013, p. 1).

Dans l'intérêt de l'Union et de ses États membres, l'Union devrait exercer les droits de vote sur tous les points qui font l'objet d'un vote et sur lesquels une position de l'Union est proposée. Il devrait en aller ainsi non seulement dans les cas de compétence exclusive, mais aussi dans les cas de compétence partagée, pour lesquels cet accord offre effectivement un choix entre vote des États membres et vote de l'Union (article 6, paragraphe 2, de l'accord).

Dans la pratique, cela signifie que, pour les questions relevant de la compétence de l'Union et faisant l'objet d'une position de l'Union, le représentant de l'Union représentera 26 voix, le quorum sera automatiquement atteint et la position de l'Union devrait prévaloir. Les voix seraient comptabilisées indépendamment de la représentation des différents États membres à la réunion.

2.5. Notification au Secrétaire général de l'OTIF

Le tableau suivant résume le domaine de compétence de l'Union et la représentation des droits de vote escomptée:

Point de l'ordre du jour	Compétence de l'Union	Représentation des droits de vote
2 – Élection du président et du vice-président	Partagée	États membres
3 – Adoption de l'ordre du jour	Partagée et exclusive	Union
4 – Modification du règlement intérieur	Partagée et exclusive	Union
5 – Révision partielle de la convention COTIF	Partagée	Union
6 – Révision partielle des RU CIM (rapport)	Exclusive	Union (si un vote a lieu)
7 – Révision partielle des RU CUI	Partagée	Union
8 – Nouvel appendice H	Exclusive	Union
9 – Révision partielle des RU ATMF	Exclusive	Union
10 – Révision partielle des RU APTU	Exclusive	Union
11 – Nécessité d'harmoniser les conditions d'accès (discussion)	Partagée	sans objet
12 – Divers (mise en place d'un groupe de travail d'experts juridiques)	Partagée	États membres
13 – Révision partielle des RU CUV	Partagée	Union

Conformément à l'article 6, paragraphe 4, de l'accord UE-OTIF, l'Union, représentée par la Commission, devrait informer l'OTIF avant la réunion au sujet des points inscrits à l'ordre du jour de la commission de révision qui relèvent de la compétence (exclusive ou partagée) de l'Union pour lesquels l'Union exercera les droits de vote. La Commission devrait adresser une lettre au Secrétaire général de l'OTIF à cet effet.

3. POSITION A PRENDRE LORS DE LA 26^E SESSION DE LA COMMISSION DE REVISION DE L'OTIF

La présente section examine les points qui méritent de plus amples explications. L'annexe de la proposition de décision aborde chacun des points de l'ordre du jour et expose notamment la situation en ce qui concerne la compétence ainsi que les positions à prendre.

3.1. POINT 4 — Modification du règlement intérieur de la commission de révision

Pertinence

La version actuelle du règlement intérieur de la commission de révision est antérieure à l'adhésion de l'Union à la COTIF; certaines dispositions sont donc devenues obsolètes et doivent être mises à jour. En particulier, les dispositions régissant les droits de vote de l'Union et la vérification du quorum (articles 4, 20 et 21) doivent être modifiées afin de se conformer à l'article 38 de la COTIF et à l'accord UE-OTIF. Les propositions de modification du règlement intérieur de la commission de révision sont énoncées dans l'annexe du document LAW-17125-CR 26/4, qui vise également à examiner certaines questions liées au régime linguistique et aux modalités de travail de la commission (articles 1^{er}, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 et 26). Ces autres projets de modifications concernant les points de procédure semblent adéquats, étant donné qu'ils visent à améliorer la gestion administrative de la commission de révision.

Compétence et exercice des droits de vote

Les propositions de modifications du règlement intérieur de la commission de révision relèvent de la compétence de l'Union, dans la mesure où elles servent de base à l'exercice par l'Union de ses compétences dans le cadre de l'OTIF. Certaines de ces modifications sont directement liées au fait que l'Union a adhéré à la COTIF. Même si la compétence est partagée avec les États membres, c'est l'Union qui devrait exercer les droits de vote afin de garantir que 26 voix seront représentées lors du vote.

Position

Il conviendrait de soutenir l'ensemble des projets de modifications proposés par le Secrétariat de l'OTIF pour ce point.

3.2. POINT 5 — Révision partielle de la convention de base

Pertinence

Présentée dans le document LAW-17126 CR 26/5, la proposition vise à améliorer et à faciliter la procédure de révision de la COTIF en vue de permettre la mise en œuvre cohérente et rapide des modifications apportées à la COTIF et à ses appendices, et afin de prévenir les effets négatifs de la longue procédure de révision actuelle, notamment le risque de décalage interne entre les modifications adoptées par la commission de révision et celles adoptées par l'Assemblée générale, ainsi qu'un décalage au niveau externe, en particulier avec le droit de l'Union.

Le document présenté par le Secrétariat de l'OTIF rappelle les travaux et consultations réalisés au cours des deux dernières années en ce qui concerne le cadre juridique actuel et la nécessité/les possibilités de modifier la procédure de révision de la COTIF, les difficultés et effets néfastes de l'actuelle procédure de révision de la COTIF, ainsi que la législation internationale et les pratiques concernant l'adoption de modifications des traités dans le cadre des organisations internationales.

Ce processus a débouché sur une recommandation principale, qui consiste à réviser l'article 34 de la convention afin de prévoir en principe une période déterminée (36 mois) pour l'entrée en vigueur des modifications des appendices adoptées par l'Assemblée générale. Le projet de modification prévoit également une clause de flexibilité pour prolonger ce délai au cas par cas, selon laquelle «*l'Assemblée générale peut décider, à la majorité prévue à l'article 14 § 6, pour la prise de décisions sur des propositions tendant à modifier la convention, de différer l'entrée en vigueur des modifications*».

La recommandation du Secrétariat de l'OTIF reflétait l'opinion majoritaire au sein du groupe de travail concerné chargé de traiter cette question; il a été établi que les membres de l'OTIF devraient être en mesure de transposer les modifications adoptées, au moyen notamment de procédures parlementaires, dans un délai de trois ans — qui correspond également à l'intervalle habituel entre les réunions de l'Assemblée générale. La proposition s'avère équilibrée, flexible, proportionnée et nécessaire pour soutenir le bon fonctionnement et le développement de l'OTIF.

Compétence et exercice des droits de vote

La proposition de révision partielle de la COTIF est pertinente aux fins de l'exercice par l'Union de ses compétences au sein de l'OTIF. Elle relève de la compétence de l'Union. Même si la compétence est partagée avec les États membres, c'est l'Union qui devrait exercer les droits de vote afin de garantir que 26 voix seront représentées lors du vote.

Position

Il conviendrait de soutenir la proposition de modification de l'article 34 de la COTIF.

3.3. POINT 6 — Révision partielle de l'appendice B (RU CIM) — Rapport du Secrétaire général de l'OTIF

Pertinence

Le rapport informe la commission de révision sur l'état d'avancement de la préparation de la révision des RU CIM, avec une attention particulière pour les dispositions à mettre en place concernant la lettre de voiture électronique. Le groupe de travail sur les RU CIM est convenu que le principe de l'équivalence fonctionnelle² de l'enregistrement des données avec le formulaire papier est une condition préalable (actuel article 6, § 9, des RU CIM) pour toutes les fonctions que remplit actuellement la lettre de voiture papier. Toutefois, ce principe a été diversement mis en œuvre et parfois été à l'origine de disparités entre les législations nationales. En outre, il n'a pas permis de résoudre tous les problèmes, en particulier en ce qui concerne la signature électronique.

Le Secrétaire général fait rapport à la 26^e session de la commission de révision sur les principaux développements intervenus au cours des deux dernières années, à savoir: le rapport du CIT sur la numérisation des documents de transport dans les chemins de fer et les conclusions du rapport, les travaux en cours du forum sur le numérique dans les transports et

² Le principe de l'équivalence fonctionnelle définit les critères en vertu desquels les communications électroniques peuvent être considérées comme équivalentes à des communications sur papier. En particulier, il précise les exigences spécifiques que les communications électroniques doivent respecter afin de remplir les mêmes objectifs et fonctions que certaines notions appartenant au système traditionnel sur support papier s'efforcent d'atteindre — par exemple, «par écrit», «original», «signé» et «inscrire».

la logistique (DTLF), l'évolution dans le secteur douanier et l'incidence potentielle sur la lettre de voiture CIM en tant que document de transit.

Le rapport attire l'attention sur la nécessité de créer un document électronique de transit ferroviaire simple et assurant une interface efficace avec les documents de transport. Le Secrétariat de l'OTIF estime que, pour ce faire, les interfaces devront être définies en lien avec les solutions numériques du secteur.

À cet effet, le Secrétaire général entend inclure les deux questions prioritaires suivantes dans le programme de travail du groupe de travail d'experts juridiques qui peut être créé en 2018:

- évaluation des interfaces entre la réglementation douanière et la réglementation du transport en vue de garantir l'efficacité du trafic ferroviaire international, notamment dans le secteur du transport de marchandises;
- évaluation de la transformation numérique dans les transports internationaux, notamment la numérisation des documents de transport.

Compétence, expression de la position et exercice possible des droits de vote

Comme indiqué dans la section précédente, la numérisation des documents de transport ferroviaire affecte certains domaines de la législation de l'Union, notamment la législation douanière. Par conséquent, la compétence de l'Union dans ce domaine est exclusive. L'Union devrait exprimer une position en la matière et, si un vote est organisé, exercer les droits de vote.

Position

La position suivante est proposée: prendre acte du rapport, fournir des informations sur les activités en cours et les évolutions, encourager la poursuite des travaux sur l'évaluation des interfaces entre la réglementation douanière et la réglementation du transport ferroviaire, soutenir la mise en place d'un groupe de travail d'experts juridiques, ou d'autres arrangements en matière de coordination au sein des organes de l'OTIF existants, en ce qui concerne les questions douanières et la numérisation des documents de transport de fret.

3.4. POINT 7 – Révision partielle des RU CUI (appendice E)

Pertinence

Ce point concerne les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure (RU CUI).

Les modifications proposées portent sur l'article 1^{er} (Champ d'application), l'article 3 (Définitions), l'article 8 (Responsabilité du gestionnaire), l'article 9 (Responsabilité du transporteur), et sur des modifications rédactionnelles apportées aux articles 3, 5, 5 *bis*, 7 et 10 des RU CUI. Il est également proposé d'adapter le rapport explicatif pour tenir compte des modifications qui seront adoptées concernant les RU CUI.

Les modifications substantielles principales visent à clarifier le champ d'application des RU CUI en introduisant à l'article 3 une définition du «*trafic ferroviaire international*» pour désigner «*un trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États membres et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés*», et en modifiant l'article 1^{er} (Champ d'application) en conséquence, tout en conservant le lien avec les RU CIM et les RU CIV.

L'objectif est de faire en sorte que les RU CUI soient plus systématiquement appliquées pour l'usage auquel elles sont destinées, c'est-à-dire en trafic ferroviaire international. En effet, la

définition actuelle du champ d'application date des débuts du RU CUI dans les années 1990, lorsque l'Union européenne a introduit le concept de séparation entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et la fourniture de services ferroviaires. À cette époque, l'OTIF faisait observer que les deux domaines à réglementer étaient liés et qu'il était particulièrement important d'établir un régime juridique uniforme (droit contractuel privé) pour le droit de recours entre les transporteurs/entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure au titre de la COTIF. Dans ce contexte, il semblait logique à l'époque d'établir un lien entre le champ d'application de l'appendice E, qui régit les contrats d'utilisation de l'infrastructure, et la performance des opérations de transport conformément aux contrats de transport CIV et CIM. De ce fait, les Règles uniformes CUI s'appliquent «à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM» (article 1^{er} des RU CUI).

Cela a généralement été interprété comme signifiant que c'est la relation entre l'entreprise ferroviaire et ses clients qui détermine la loi applicable entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure (le droit interne pour les contrats nationaux de transport, les RU CUI pour les contrats internationaux de transport). La question fondamentale était d'examiner s'il suffisait, pour que les RU CUI s'appliquent, que le train transporte au moins un passager en possession d'un titre de transport CIV ou au moins un envoi accompagné d'une lettre de voiture CIM, indépendamment du fait que le sillon comprenne une ou plusieurs portions en trafic purement national — compte tenu également du fait que les principes de responsabilité CUI sont plus restrictifs que certains principes du droit national et que, en vertu du droit de l'Union, la répartition des capacités d'infrastructure est effectuée au niveau national.

L'origine du problème est la suivante: (1) pour exécuter un contrat unique de transport, le transporteur n'est pas nécessairement tenu de conclure un contrat unique d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire; (2) il est difficile d'établir une distinction claire entre l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le transport national et pour le transport international, notamment lorsque le trajet comprend une portion reliant deux États membres, en combinaison avec une ou plusieurs portions strictement nationales.

En 2014, le Secrétariat de l'OTIF a créé un groupe de travail spécial réunissant des représentants des États parties à la COTIF, de la Commission européenne et des parties prenantes du secteur.

Le projet de modification proposé à la commission de révision correspond au texte de compromis résultant des travaux du groupe de travail ad hoc, qui s'est réuni à quatre reprises les 10 décembre 2014, 8 juillet 2015, 24 novembre 2015 et 31 mai 2016. La Commission a contribué au résultat obtenu: conformément au champ d'application et à l'objectif de la COTIF, c'est-à-dire le transport international, ce résultat confirme que les RU CUI s'appliquent uniquement en trafic ferroviaire international, comme l'indique la nouvelle définition.

En réponse à la proposition du Secrétariat de l'OTIF, le Comité international des transports ferroviaires (CIT) a soumis un document de synthèse LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1 qui met l'accent sur un certain nombre de questions déjà débattues au cours des sessions précédentes au sein du groupe de travail précité. En substance, le CIT est d'avis qu'en ce qui concerne le recours d'un transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure, la portion de trajet national précédant ou suivant un trafic international ne devrait pas être exclue, mais être effectivement couverte par les RU CUI. Le CIT propose, à l'article 3, de modifier comme suit le projet de texte proposé par le Secrétariat (caractères barrés pour les suppressions; caractères soulignés pour les ajouts): «aa) *“trafic ferroviaire international” désigne un trafic qui nécessite*

l'utilisation d'un sillon international, ~~ou~~ de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États membres et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés; ou d'un sillon aux fins de l'exécution de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM».

L'objectif déclaré de la proposition du CIT est de permettre une large application des RU CUI, de façon à couvrir également les sillons nationaux lorsqu'ils sont combinés à un sillon international. L'argument avancé est le suivant: *«le fait que le droit de recours des entreprises ferroviaires contre les gestionnaires d'infrastructure soit soumis au droit national est problématique du point de vue de la transparence et de la sécurité du droit, car le droit national général (des contrats) des différents États présente des différences subtiles, notamment dans le domaine de la charge de la preuve ou des dommages pécuniaires indirects».*

La Commission estime que cette proposition n'améliore pas le projet de modification proposé par le Secrétariat de l'OTIF et ne respecte pas le principe de base selon lequel les RU CUI ne sont pas destinées à s'appliquer au niveau du sillon national, pour lequel c'est en principe le droit national qu'il convient d'appliquer.

En ce qui concerne le projet de modification proposé par le Secrétariat de l'OTIF concernant l'article 8 (Responsabilité du gestionnaire), la Commission note qu'il s'agit essentiellement d'une modification d'ordre rédactionnel ne modifiant pas le champ d'application ni la substance de la disposition. Les projets de modifications proposés concernant l'article 9 ainsi que les articles 3, 5, 5 bis, 7 et 10, sont d'ordre purement rédactionnel.

Points de procédures

Comme il ressort de l'analyse faite par le Secrétariat de l'OTIF dans le document LAW-17129-CR 26/7.2, la commission de révision n'est parfois pas compétente pour statuer sur l'ensemble des points proposés pour modification, qui peuvent relever en tout ou en partie de la compétence de l'Assemblée générale. Le Secrétariat suggère que la commission de révision adopte les propositions de modifications, et que l'ensemble des modifications des RU CUI soit soumis à l'Assemblée générale pour décision.

Compétence et exercice des droits de vote

Les Règles uniformes en vertu de l'appendice E relèvent du droit contractuel privé sur l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire. Les modifications proposées ne semblent pas affecter les règles de l'Union en vigueur ni en altérer la portée. Par conséquent, l'Union dispose d'une compétence partagée avec les États membres en la matière. Étant donné que l'Union dispose d'un nombre de voix égal au nombre d'États membres qui sont parties à la COTIF, il est suggéré que l'Union exerce les droits de vote au nom des États membres afin de garantir que 26 voix seront représentées lors du vote.

Position

Il convient de soutenir les propositions de modifications présentées par Secrétariat général, concernant l'article 1^{er}, §§ 1 et 2, l'article 3 [nouvelle lettre aa) et modifications des lettres b), c) et g)], l'article 5, § 1, l'article 5 bis, §§ 1 et 2, l'article 7, § 2, l'article 8, §§ 1 et 2, l'article 9, § 1, et l'article 10, § 3, des RU CUI.

Il y a lieu de demander au Secrétaire général de l'OTIF de soumettre l'ensemble des modifications des RU CUI à l'Assemblée générale pour décision.

3.5. POINT 8 — Nouvel appendice H concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Pertinence

Lors de l'Assemblée générale de 2015, le Secrétaire général de l'OTIF a proposé de créer une base légale dans la COTIF afin de favoriser l'interopérabilité hors des frontières de l'Union européenne. Le projet de nouvel appendice H établit des dispositions visant à réglementer l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. L'idée est que les autorités publiques délivreraient des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires sur la base de critères harmonisés, attestant que les entreprises ferroviaires sont à même d'exploiter les trains en sécurité dans l'État concerné. Ce projet de texte est directement inspiré de l'acquis de l'Union et représente un pas supplémentaire vers des dispositions communes relatives aux exigences concernant les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure afin de garantir la sécurité de l'exploitation des trains à l'intérieur et en dehors de l'Union. Pour autant que certains commentaires soient pris en compte, le projet de texte du nouvel appendice H de la COTIF devrait être en totale conformité avec les dispositions de la nouvelle directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité et avec le droit dérivé en la matière.

Compétence et exercice des droits de vote

L'Union a adopté un grand nombre d'instruments juridiques dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité, notamment dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire adopté en 2016. La proposition d'adoption d'un nouvel appendice H de la COTIF touche le domaine couvert par la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire (refonte). La compétence de l'Union est donc de nature exclusive, et l'Union devrait dès lors exercer les droits de vote.

Position

En ce qui concerne le projet de texte du nouvel appendice H (document LAW-17131-CR26/8.1), l'Union devrait voter en faveur du texte proposé, sous réserve de ce qui suit (caractères barrés pour les suppressions; caractères soulignés pour les ajouts):

- À l'article 2, lettre b), remplacer les termes «autorité de certification» par «autorité de certification de la sécurité». Ce remplacement devrait être appliqué en conséquence dans l'ensemble du texte. En allemand: «*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*» au lieu de «*Zertifizierungsbehörde*». En anglais: «*Safety Certification Authority*» au lieu de «*Certification Authority*».

Cette proposition vise à garantir la cohérence avec la terminologie de l'acquis de l'UE et au sein de l'appendice H lui-même (l'article 5 fait référence à la «*certification de sécurité*»). Cette amélioration est recommandée mais n'est pas obligatoire pour le vote favorable.

- À l'article 4, § 1, ajouter la phrase «*L'autorité de certification de la sécurité et l'autorité de surveillance visée à l'article 6, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans la même organisation.*».

Cette proposition vise à clarifier que les deux configurations institutionnelles sont autorisées et à éviter que les États membres dans lesquels l'autorité nationale de sécurité remplit les deux rôles soient tenus d'établir deux entités distinctes.

- À l'article 6, § 1, ajouter la phrase «*L'autorité de surveillance et l'autorité de certification de la sécurité visée à l'article 4, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans la même organisation.*».

Cette proposition vise à clarifier que les deux configurations institutionnelles sont autorisées et à éviter que les États membres dans lesquels l'autorité nationale de sécurité remplit les deux rôles soient tenus d'établir deux entités distinctes.

- À l'article 8, § 3, lettre b), modifier le texte comme suit: *«des procédures ainsi qu'une méthode de sécurité commune sur les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité devant être appliquées par les autorités de certification lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité, y compris les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation des risques et d'autres législations pertinentes»*.

Ajout d'une référence aux «procédures»: ces procédures ont été intégrées dans la méthode de sécurité commune (MSC) de l'UE concernant les exigences relatives au système de gestion de la sécurité et sont dorénavant intégrées dans le projet de «règlement d'exécution de la Commission établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques». Si l'OTIF souhaite conserver le même champ d'harmonisation que prévu initialement, elle devrait inclure les procédures qui s'y rapportent en plus de la MSC concernant les exigences relatives au système de gestion de la sécurité. Cette amélioration est recommandée mais n'est pas obligatoire pour le vote favorable.

Lien avec la méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation des risques et d'autres législations pertinentes: le projet de règlement délégué de la Commission établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité nécessite l'application de la MSC pour l'évaluation des risques et d'autres législations (notamment — mais pas exclusivement — la STI EXP «Spécification technique d'interopérabilité - Exploitation et gestion du trafic») afin de garantir que *«[les] dispositions opérationnelles [de l'organisation] soient conformes aux exigences relatives à la sécurité des spécifications techniques d'interopérabilité, aux règles nationales et à toute autre exigence applicables»*. Il convient donc de soutenir cette amélioration de l'article 8, § 3, lettre b) et de la défendre avec force.

- À l'article 8, § 3, lettre c), modifier le texte comme suit: *«une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires et, s'il y a lieu, par les gestionnaires d'infrastructure et par les entités chargées de l'entretien»*.

Cette proposition est conforme à l'article 7, § 4, de l'appendice H, qui prévoit que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure *«établissent leur système de gestion de la sécurité et en contrôlent la bonne application»*. L'application de la MSC sur le contrôle est obligatoire pour les gestionnaires d'infrastructure dans l'UE et serait bénéfique au-delà des frontières de l'Union. L'application de la MSC sur le contrôle doit être obligatoire pour les entités chargées de l'entretien. L'application obligatoire de la MSC par les gestionnaires d'infrastructure est recommandée mais n'est pas obligatoire pour le vote favorable. L'application obligatoire de la MSC par les entités chargées de l'entretien est une exigence et devrait être intégrée dans le texte.

- À l'article 2, lettre f), apporter une amélioration rédactionnelle aux fins de l'alignement sur la terminologie de l'Union (version allemande): *«„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus Linien, Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals»*.

- À l'article 7, § 4), apporter une amélioration rédactionnelle (version allemande): «*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*».

En ce qui concerne les propositions de modifications des articles 2, 6, 20, 33 et 35 de la COTIF (document LAW-17131-CR26/8.2), qui sont effectivement nécessaires aux fins de l'inclusion du nouvel appendice H dans la COTIF, l'Union devrait voter en faveur du texte proposé et convenir de demander au Secrétaire général de les soumettre à l'Assemblée générale pour décision.

3.6. POINT 9 – Révision partielle des RU ATMF (appendice G)

Pertinence

Il est important, pour le trafic ferroviaire international, que les dispositions applicables en vertu du droit de l'Union et de la COTIF soient harmonisées. Les dispositions des RU ATMF sont compatibles avec les dispositions de la directive 2008/57/CE de l'UE relative à l'interopérabilité et avec les parties pertinentes de la directive 2009/49/CE relative à la sécurité. Avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire, l'Union a modifié plusieurs dispositions de cet acquis et signalé ces modifications à la Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF et à son groupe de travail permanent. Sur la base d'une analyse réalisée par la Commission européenne, le secrétariat de l'OTIF et le groupe de travail ont préparé des modifications concernant les RU ATMF afin d'assurer le maintien de l'harmonisation avec le droit de l'Union.

Les modifications portant sur les articles 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 et 13 des RU ATMF sont nécessaires afin d'harmoniser certains termes avec les nouvelles dispositions de l'UE et de prendre en compte certaines modifications procédurales au sein de l'Union, en particulier le fait que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sera compétente pour délivrer les autorisations de véhicules. Le principe de base des ATMF n'est pas l'objet des modifications proposées.

Compétence et exercice des droits de vote

L'Union a adopté un grand nombre d'instruments juridiques dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité, notamment dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire adopté en 2016. En l'espèce, le projet de texte modifie les RU ATMF, couvrant les autorisations des véhicules. Ces dispositions sont couvertes par la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte). La question relève donc de la compétence (exclusive) de l'Union, qui devrait par conséquent exercer les droits de vote.

Position

Le projet de modifications figurant dans le document LAW-17133-CR26/9 est fondé sur une proposition de l'Union et serait, pour autant que les commentaires ci-dessous soient pris en compte, en totale conformité avec les dispositions connexes de la nouvelle directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité et avec le droit dérivé en la matière.

L'Union devrait soutenir les projets de modifications proposés, sous réserve des points suivants: (caractères barrés pour les suppressions; caractères soulignés pour les ajouts).

- À l'article 7, § 1a, modifier le texte comme suit:

«Tout véhicule doit être conforme aux PTU applicables au moment de la demande d'admission, de renouvellement ou de réaménagement, conformément aux présentes Règles uniformes et compte tenu de la stratégie de migration pour l'application des PTU, telle que définie à l'article 8, § 2a et à l'article 8, § 4, lettre f), des APTU, ainsi que des possibilités de dérogations prévues à l'article 7a des ATMF. Cette conformité doit être maintenue tant que le véhicule est utilisé.

La CTE examine la nécessité d'élaborer une annexe des présentes Règles uniformes comportant des dispositions qui permettent aux demandeurs d'obtenir une sécurité juridique accrue concernant les prescriptions à appliquer, avant même de présenter leur demande d'admission, de renouvellement ou de réaménagement des véhicules.»

La sécurité juridique est d'une importance capitale pour l'industrie européenne. L'objectif de la proposition est d'améliorer la sécurité juridique, notamment en introduisant la notion (UE) de pré-engagement, un processus volontaire au cours duquel, sur la base des informations fournies par le demandeur, l'entité délivrant l'autorisation émet un avis comprenant une détermination de la version des STI et des règles nationales qui doit être appliquée pour la demande ultérieure d'autorisation (sans préjudice des modifications des exigences légales susceptibles d'invalider cet avis). La proposition vise à confier au CTE le mandat d'examiner l'intégration de ces dispositions dans la COTIF.

- À l'article 2, lettre w), modifier la définition et utiliser le terme «véhicule(s)» de manière cohérente dans l'ensemble du texte (dans toutes les langues).

La définition devrait être libellée comme suit: «"véhicule" désigne tout véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, avec ou sans traction;». Cette définition est conforme à la définition figurant à l'article 2, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité. Le terme «véhicule(s)» devrait être utilisé dans l'ensemble du texte, et non l'expression «véhicule(s) ferroviaire(s)» qui figure à certains endroits.

- À l'article 5), apporter une amélioration rédactionnelle (version allemande) consistant à remplacer «Notifikation» par «Notifizierung» dans «Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]» ainsi que dans «Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.».

- À l'article 10), apporter une amélioration rédactionnelle (version allemande) consistant à remplacer «Verzeichnis» par «Dossier» dans "Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.» ainsi que dans «Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.».

- À l'article 13, § 1), lettre a), apporter une amélioration rédactionnelle (versions anglaise et allemande) consistant à remplacer l'abréviation CTE par la dénomination complète de la Commission d'experts techniques dans «comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;» et dans «mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;».

- Ajouter l'article 14 suivant: «Article 14 — Annexes et recommandations

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption et de la modification de toute annexe conformément à la procédure établie aux articles 16, 20 et 33, § 6, de la Convention. Ses décisions entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 35, §§ 3 et 4, de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption ou de modification d'une annexe: a) tout État partie; b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x), des ATMF; c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 3 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

§ 4 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques relatives à l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international.»

Cet article est nécessaire pour définir comment la CTE peut se conformer au mandat qui lui est confié dans la phrase supplémentaire proposée à l'article 7, § 1a. Il est identique à l'article 8 du nouvel appendice H.

3.7. POINT 10 – Révision partielle des RU APTU (appendice F)

Pertinence

Il est important, pour le trafic ferroviaire international, que les dispositions applicables en vertu du droit de l'Union et de la COTIF soient harmonisées. Les dispositions des RU ATMF sont compatibles avec les dispositions de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité, notamment celles qui concernent le contenu des prescriptions techniques uniformes (PTU) et leur équivalence avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'Union européenne. Avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire, et notamment la refonte de la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité, l'Union a modifié plusieurs dispositions de cet acquis et signalé ces modifications à la Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF et à son groupe de travail permanent. Sur la base d'une analyse réalisée par la Commission européenne, le Secrétariat de l'OTIF et le groupe de travail ont préparé des modifications concernant les RU APTU afin d'assurer le maintien de l'harmonisation avec le droit de l'Union. Les modifications portent sur l'article 8 des RU APTU et consistent à ajouter deux sections dans le contenu des PTU équivalentes aux STI de l'UE. Ces modifications sont nécessaires pour maintenir l'équivalence de contenu entre les futures STI de l'UE et les PTU de la COTIF. Le principe de base des APTU n'est pas affecté par les modifications proposées.

Compétence et exercice des droits de vote

L'Union a adopté un grand nombre d'instruments juridiques dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité, notamment dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire adopté en 2016. En l'espèce, le projet de texte modifie les RU APTU, couvrant les spécifications techniques pour les véhicules ferroviaires. Ces dispositions sont couvertes par la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte). La question relève donc de la compétence exclusive de l'Union, qui devrait par conséquent exercer les droits de vote.

Position

Le projet de modifications figurant dans le document LAW-17133-CR26/10 est fondé sur une proposition de l'Union et en totale conformité avec les dispositions de la nouvelle directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité et avec le droit dérivé en la matière.

L'Union devrait soutenir l'adoption des modifications apportées à l'article 8 de l'appendice F de la COTIF et l'approbation des modifications apportées au rapport explicatif correspondant.

3.8. POINT 13 – Révision partielle des RU CUV (présentée par la Suisse)

Pertinence

Le 13 novembre 2017, la Suisse a présenté le document LAW-17144-CR 26/13 contenant une proposition de modification de l'article 7, § 1, des RU CUV qui concerne la responsabilité du détenteur du véhicule et de l'utilisateur du véhicule (entreprises ferroviaires) en cas de dommage causé par le véhicule et imputable à un défaut du véhicule.

Le 18 décembre 2017, le Secrétariat de l'OTIF a publié l'avis d'un expert juridique externe sur la proposition suisse (document LAW-17156-CR26/13 Add. 1). Le 19 janvier 2018, le Secrétariat de l'OTIF a également publié le document LAW-18001-CR26/13 Add.2 relatif à l'examen des propositions de modification de l'article 7 des RU CUV. Le second document récapitule la discussion précédente sur cette question au sein du groupe de travail concerné de l'OTIF et rappelle qu'aucune proposition de décision n'a pu être prise lors de la dernière réunion de l'Assemblée générale en septembre 2015.

La proposition de la Suisse est présentée à la commission de révision pour être examinée et éventuellement soumise à la prochaine réunion de l'Assemblée générale pour décision. Cette proposition ajoute un nouveau critère consistant à apporter la preuve de la responsabilité du détenteur pour le dommage causé par un défaut du véhicule. En effet, aux termes de l'article 7 des RU CUV tel qu'il est actuellement libellé, s'il est appliqué par les parties contractantes, le détenteur du véhicule n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage causé par le véhicule provient d'une faute dont il est responsable. La proposition de modification semble ajouter un second critère, selon lequel le détenteur devrait prouver qu'il n'est pas responsable du défaut qui est à l'origine du dommage.

Il convient de noter que l'actuel article 7, § 2, des RU CUV précise que *«les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1»*.

Sur cette base, les entreprises du secteur ont mené, entre 2013 et 2016, des négociations aboutissant à un accord approuvé par 600 entreprises ferroviaires et permettant d'apporter les modifications nécessaires au contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU)³ unique afin de clarifier les responsabilités des propriétaires de wagons. L'accord signé a introduit un nouvel article (27) dans le CUU concernant le principe de la responsabilité en cas de dommage causé par un wagon, afin de parvenir à un meilleur équilibre et d'apporter

³ Le contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) est un cadre contractuel multilatéral qui est fondé sur les CUV (appendice D de la COTIF) pour l'utilisation de wagons et complète lesdites CUV; il contient l'ensemble des droits et obligations mutuels des entreprises ferroviaires et des détenteurs de wagons en ce qui concerne l'utilisation de wagons et évite aux parties au contrat de devoir négocier de multiples accords bilatéraux, assurant ainsi l'interopérabilité des wagons dans un marché ferroviaire européen libéralisé; il peut être complété de manière flexible par d'autres dispositions contractuelles si nécessaire; il ne comporte pas de conditions commerciales.

davantage de clarté à l'ensemble du secteur en cas de dommage causé par un wagon. Il introduit notamment la notion de «*présomption de faute*» qui permet d'engager la responsabilité du détenteur pour un défaut du véhicule causé par un manquement de sa part à son obligation en matière d'entretien. Cette modification est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2017.

L'article 27 du CUU est actuellement libellé comme suit: «*Article 27: Principe de responsabilité*

27.1 Le détenteur ou un utilisateur précédent soumis au présent contrat répond des dommages causés par le wagon lorsqu'une faute lui est imputable Une faute du détenteur est présumée si celui-ci n'a pas rempli correctement les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 7, à moins que le manquement à ces obligations n'ait pas été la cause ou l'une des causes du dommage.

27.2 Le responsable garantit l'EF utilisatrice contre toute action de tiers si aucune faute n'est imputable à l'EF utilisatrice.

27.3 En cas de responsabilité partagée de l'EF utilisatrice, l'indemnité est supportée par chacun en fonction de sa part de responsabilité.

27.4 Lorsqu'un tiers est responsable ou co-responsable du dommage, les parties recherchent prioritairement la responsabilité de ce tiers pour le règlement du dommage. En particulier, il appartient à la partie qui détient un contrat avec le tiers d'actionner en premier lieu celui-ci en dommages et intérêts.

27.5 Sur demande le détenteur est tenu de justifier d'une assurance en responsabilité civile conforme aux législations en vigueur.»

À l'heure actuelle, la plupart des détenteurs et des entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans l'Union appliquent le CUU conformément à l'actuel article 7, § 2, des CUV. La proposition suisse n'est donc pas nécessaire puisque l'accord conclu par les entreprises du secteur est suffisant pour définir clairement les responsabilités des détenteurs et des entreprises ferroviaires en cas de dommage causé par un véhicule en vertu d'un contrat de vente. Rien n'indique que cet accord échoue à trouver de juste équilibre entre les intérêts des différentes parties. De plus, la proposition suisse ne fournit pas de motivation solide ni de justification suffisante des modifications proposées.

Compétence et exercice des droits de vote

Les Règles uniformes en vertu de l'appendice D relèvent du droit contractuel sur l'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire. Les modifications proposées, qui traitent de la responsabilité en cas de perte ou dommage causé par un véhicule, n'affectent pas les règles de l'Union en vigueur et n'en altèrent pas la portée. Par conséquent, l'Union dispose d'une compétence partagée avec les États membres à ce sujet.

Étant donné que l'Union dispose d'un nombre de voix égal au nombre d'États membres qui sont parties à la COTIF, il est suggéré que l'Union exerce ses droits de vote au nom des États membres afin de garantir que 26 voix seront représentées lors du vote.

Position

L'Union devrait s'opposer à la proposition à l'examen concernant la modification de l'article 7 des RU CUV soumise par la Suisse.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant «les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord».

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes ayant des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui sont «*de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation adoptée par le législateur de l'Union*»⁴.

La commission de révision de l'OTIF est une instance créée par un accord, à savoir la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

Les actes que la commission de révision de l'OTIF est appelée à adopter constituent des actes ayant des effets juridiques. Les actes envisagés sont de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'UE dans le domaine du transport ferroviaire.

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

La base juridique matérielle pour une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union. L'acte envisagé porte sur le transport ferroviaire.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 91 du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

5. PUBLICATION DE L'ACTE ENVISAGE

Comme l'acte de la commission de révision de l'OTIF va modifier la COTIF et certains de ses appendices, il convient de le publier au *Journal officiel de l'Union européenne* après son adoption.

⁴ Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

sur la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 26^e session de la commission de révision de l'OTIF en ce qui concerne certaines modifications de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et de ses appendices

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union a adhéré à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (ci-après dénommée «COTIF»), conformément à la décision 2013/103/UE du Conseil⁵.
- (2) Tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte, appliquent la COTIF.
- (3) La commission de révision, créée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point c), de la COTIF devrait prendre, lors de sa 26^e session qui se tiendra du 27 février au 1^{er} mars 2018, une décision en ce qui concerne certaines modifications de la COTIF et de ses appendices E (Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire - CUI), F (Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international - APTU) et G (Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international - ATMF).
- (4) Lors de cette session, la commission de révision doit également se prononcer sur l'adoption d'un nouvel appendice H concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.
- (5) Les modifications apportées au règlement intérieur de la commission de révision de l'OTIF ont pour but de mettre à jour certaines dispositions à la suite de l'adhésion de l'Union à la COTIF en 2011, notamment en ce qui concerne les dispositions régissant le droit de vote de l'organisation régionale et la vérification du quorum.

⁵ Décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011 relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (JO L 51 du 23.2.2013, p. 1). Le texte de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) concernant l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF (ci-après l'«accord») est annexé à la décision du Conseil.

- (6) Les modifications de la COTIF visent à améliorer et à faciliter la procédure de révision de la convention en vue de permettre la mise en œuvre cohérente et rapide des modifications apportées à la COTIF et à ses appendices, et afin de prévenir les effets négatifs de la longue procédure de révision actuelle, notamment le risque de décalage interne entre les modifications adoptées par la commission de révision et celles adoptées par l'Assemblée générale, ainsi qu'un décalage au niveau externe, en particulier avec le droit de l'Union.
- (7) Les modifications de l'appendice E (CUI) visent à clarifier le champ d'application des RU CUI afin que celles-ci soient appliquées de manière plus systématique pour l'usage auquel elles sont destinées, c'est-à-dire en trafic ferroviaire international comme dans les corridors de fret ou dans les trains internationaux de transport de voyageurs.
- (8) Les modifications des appendices F (APTU) et G (ATMF) visent à parvenir à une harmonisation entre les règles de l'OTIF et les règles de l'Union, notamment à la suite de l'adoption du quatrième paquet ferroviaire par l'Union en 2016.
- (9) Le nouvel appendice H est destiné à améliorer l'interopérabilité hors des frontières de l'Union européenne sur la base du concept de critères harmonisés pour la délivrance, par les autorités publiques, de certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires attestant que ces dernières sont à même d'exploiter des trains en toute sécurité dans l'État concerné.
- (10) La plupart des modifications proposées sont conformes au droit et aux objectifs stratégiques de l'Union et devraient donc être approuvées par l'Union. Certaines modifications nécessitent un débat plus approfondi au sein de l'Union et devraient être rejetées lors de la 26^e session de la commission de révision,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position à prendre au nom de l'Union lors de la 26^e session de la commission de révision instituée par la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, figure à l'annexe de la présente décision.
2. Des modifications mineures des documents visés dans l'annexe de la présente décision peuvent être acceptées par les représentants de l'Union au sein de la commission de révision sans autre décision du Conseil.

Article 2

Une fois adoptée, la décision de la commission de révision est publiée au Journal officiel de l'Union européenne.

Article 3

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président