

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2018/319 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 27ης Φεβρουαρίου 2018

σχετικά με τη θέση που θα ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην 26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών όσον αφορά ορισμένες τροπολογίες στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές και στα προσαρτήματά της

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Ένωση έχει προσχωρήσει στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Βιλνιους της 3ης Ιουνίου 1999 («σύμβαση COTIF»), σύμφωνα με την απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
- (2) Όλα τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τη σύμβαση COTIF πλην της Κύπρου και της Μάλτας.
- (3) Η Αναθεωρητική Επιτροπή του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (ΟΤΙΦ) («Αναθεωρητική επιτροπή») συστάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της σύμβασης COTIF. Στην 26η σύνοδό της που πρόκειται να πραγματοποιηθεί από 27 Φεβρουαρίου έως 1 Μαρτίου 2018, η Αναθεωρητική επιτροπή αναμένεται να αποφασίσει σχετικά με ορισμένες τροπολογίες στη σύμβαση COTIF και σε ορισμένα προσαρτήματά της, και συγκεκριμένα στο προσάρτημα Ε (Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με τη σύμβαση χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία – CUI), στο προσάρτημα ΣΤ (Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με την επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία – APTU) και στο προσάρτημα Ζ (Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία – ATMF).
- (4) Στην 26η σύνοδο η Αναθεωρητική Επιτροπή πρόκειται να αποφασίσει επίσης σχετικά με την έγκριση του νέου προσαρτήματος Η για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών στη διεθνή κυκλοφορία.
- (5) Οι τροπολογίες στον εσωτερικό κανονισμό της Αναθεωρητικής Επιτροπής αποσκοπούν στην επικαιροποίηση ορισμένων διατάξεων συνεπεία της προσχώρησης της Ένωσης στη σύμβαση COTIF το 2011, και ιδίως των διατάξεων που διέπουν το δικαίωμα ψήφου του περιφερειακού οργανισμού και τη διαπίστωση απαρτίας.
- (6) Οι τροπολογίες στη σύμβαση COTIF αποβλέπουν στη βελτίωση και τη διευκόλυνση της διαδικασίας αναθεώρησης της σύμβασης COTIF για τη συνεπή και ταχεία εφαρμογή των τροπολογιών στη σύμβαση COTIF και τα προσαρτήματά της, καθώς και στην αποφυγή δυσμενών επιπτώσεων λόγω της τρέχουσας χρονοβόρας διαδικασίας αναθεώρησης, στις οποίες συγκαταλέγεται ο κίνδυνος εσωτερικής απόκλισης των τροπολογιών που εγκρίνει η Αναθεωρητική Επιτροπή από εκείνες που εγκρίνει η Γενική Συνέλευση του ΟΤΙΦ, όπως και η εξωτερική απόκλιση, ιδίως από το δικαίο της Ένωσης.
- (7) Οι τροπολογίες του προσαρτήματος Ε (CUI) είναι να αποβλέπουν στην αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής των Ενιαίων Κανόνων/CUI, ώστε να εξασφαλισθεί πιο συστηματική εφαρμογή των εν λόγω κανόνων για τον προβλεπόμενο σκοπό τους, δηλαδή στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, όπως σε εμπορευματικούς διαδρόμους ή σε διεθνείς επιβατικές αμαξοστοιχίες.
- (8) Στόχος των τροπολογιών στα προσαρτήματα ΣΤ (APTU) και Ζ (ATMF) είναι η επίτευξη εναρμόνισης των κανόνων του ΟΤΙΦ με τους κανόνες της Ένωσης, ιδίως μετά την έγκριση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους από την Ένωση το 2016.

⁽¹⁾ Απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2011, για την υπογραφή και τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διακυβερνητικής Οργάνωσης περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σύμβαση περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βιλνιους στις 3 Ιουνίου 1999 (ΕΕ L 51 της 23.2.2013, σ. 1).

- (9) Σκοπός του νέου προσαρτήματος Η είναι η βελτίωση της διαλειτουργικότητας πέραν της Ευρωπαϊκής Ένωσης με βάση την αρχή των εναρμονισμένων κριτηρίων για την έκδοση από τις κρατικές αρχές των πιστοποιητικών ασφάλειας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ως απόδειξη ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι σε θέση να λειτουργούν αμαξοστοιχίες με ασφάλεια στο οικείο κράτος.
- (10) Οι περισσότερες από τις προτεινόμενες τροπολογίες είναι σύμφωνες με το δίκαιο και τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης και, συνεπώς, πρέπει να υποστηριχθούν από την Ένωση. Ορισμένες τροπολογίες πρέπει να συζητηθούν διεξοδικότερα στην Ένωση και θα πρέπει να απορριφθούν στην 26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής.
- (11) Η θέση της Ένωσης της 26ης συνόδου της Αναθεωρητικής Επιτροπής θα πρέπει, επομένως, να βασιστεί στο προσάρτημα την παρούσας απόφασης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

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

Άρθρο 2

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

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση τίθεται σε ισχύ την ημερομηνία της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 27 Φεβρουαρίου 2018.

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
E. ZAHARIEVA

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Γενική Γραμματεία της ΟΤΙΦ (ΓΓ) έχει συγκαλέσει την 26η σύνοδο της αναθεωρητικής επιτροπής του COTIF99 στη Βέρνη της Ελβετίας, από τις 27 Φεβρουαρίου έως την 1η Μαρτίου 2018. Τα έγγραφα που αφορούν τα σημεία της ημερήσιας διάταξης διατίθενται στον ιστότοπο του ΟΤΙΦ στον ακόλουθο σύνδεσμο: http://otif.org/en/?page_id=126

2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

Σημείο 1 της ημερήσιας διάταξης — Έναρξη της συνεδρίασης και διαπίστωση απαρτίας

Έγγραφο(-α): ουδέν

Αρμοδιότητα: Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: ά.α.

Θέση: ουδεμία

Σημείο 2 της ημερήσιας διάταξης – Εκλογή προέδρου και αντιπροέδρου

Έγγραφο(-α): ουδέν

Αρμοδιότητα: Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: κράτη μέλη

Θέση: ουδεμία

Σημείο 3 της ημερήσιας διάταξης – Έγκριση της ημερήσιας διάταξης

Έγγραφο/-α: LAW-17125-CR 26/3.1

Αρμοδιότητα: Ένωση (επιμερισμένη και αποκλειστική)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Ένωση

Θέση: Υπέρ της έγκρισης του σχεδίου ημερήσιας διάταξης

Σημείο 4 της ημερήσιας διάταξης – Τροποποίηση του εσωτερικού κανονισμού

Έγγραφο/-α: LAW-17125-CR 26/4

Αρμοδιότητα: Ένωση (επιμερισμένη και αποκλειστική)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Ένωση

Θέση: Υποστήριξη των προτεινόμενων τροποποιήσεων του εσωτερικού κανονισμού της αναθεωρητικής επιτροπής του ΟΤΙΦ, με την εξαίρεση των ακόλουθων σημείων:

- α. Το άρθρο 9 παράγραφος 2 του εσωτερικού κανονισμού θα πρέπει να προβλέπει “Προθεσμία 12 εβδομάδων στην περίπτωση που το έγγραφο υποβάλλεται στις τρεις γλώσσες εργασίας.” και
- β. η τροποποίηση του άρθρου 9 παράγραφος 4 του εσωτερικού κανονισμού σχετικά με την ψηφοφορία χωρίς να έχουν υποβληθεί τα κείμενα στις διάφορες γλωσσικές αποδόσεις απορρίπτεται.

Ο εσωτερικός κανονισμός της αναθεωρητικής επιτροπής όπως ισχύει σήμερα χρονολογείται πριν από την προσχώρηση της Ένωσης στη σύμβαση COTIF· ορισμένες διατάξεις είναι, ως εκ τούτου, παρωχημένες και πρέπει να επικαιροποιηθούν. Ειδικότερα, οι διατάξεις που δέχονται τα δικαιώματα ψήφου της Ένωσης και η διαπίστωση απαρτίας (άρθρα 4, 20 και 21) πρέπει να τροποποιηθούν, ώστε να συνάδουν με το άρθρο 38 της σύμβασης COTIF και με τη συμφωνία ΕΕ-ΟΤΙΦ.

Σημείο 5 της ημερήσιας διάταξης – Μερική αναθεώρηση της βασικής σύμβασης: τροποποίηση της διαδικασίας αναθεώρησης της σύμβασης COTIF

Έγγραφο/-α: LAW-17126-CR 26/5

Αρμοδιότητα: Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: κράτη μέλη

Θέση: Υποστήριξη της έγκρισης της προτεινόμενης αναθεώρησης του άρθρου 34 της σύμβασης, ώστε να προβλεφθεί καθορισμένη προθεσμία (36 μήνες) για την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων στα προσαρτήματα που εγκρίνει η Γενική Συνέλευση, καθώς και της ρήτρας ευελιξίας για την παράταση της εν λόγω προθεσμίας κατά περίπτωση, εφόσον αποφασιστεί από τη Γενική Συνέλευση κατά πλειοψηφία όπως προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 6 της σύμβασης COTIF.

Η πρόταση αποβλέπει στη βελτίωση και τη διευκόλυνση της διαδικασίας αναθεώρησης της σύμβασης COTIF για τη συνεπή και ταχεία εφαρμογή των τροποποιήσεων στη σύμβαση και τα προσαρτήματά της, καθώς και στην αποφυγή δυσμενών επιπτώσεων λόγω της ισχύουσας χρονοβόρας διαδικασίας αναθεώρησης, η οποία εμπεριέχει τον κίνδυνο εσωτερικής απόκλισης των τροποποιήσεων που εγκρίνει η αναθεωρητική επιτροπή από εκείνες που εγκρίνει η Γενική Συνέλευση, όπως και εξωτερικής απόκλισης, ιδίως από το δίκαιο της Ένωσης. Η σύσταση της Γραμματείας του ΟΤΙΦ αποτυπώνει την επικρατούσα άποψη στην αρμόδια ομάδα που ασχολήθηκε με το ζήτημα αυτό· διαπιστώθηκε ότι τα περισσότερα μέλη του ΟΤΙΦ θα πρέπει να είναι σε θέση να μεταφέρουν εγκριθείσες τροποποιήσεις, μεταξύ άλλων μέσω κοινοβουλευτικών διαδικασιών, εντός τριών ετών. Η πρόταση θεωρείται αναγκαία ώστε να υποστηριχθεί η αποτελεσματική λειτουργία και ανάπτυξη του ΟΤΙΦ.

Σημείο 6 της ημερήσιας διάταξης — Μερική αναθεώρηση των ENK/CIM — Έκθεση του γενικού γραμματέα

Έγγραφο/-α: LAW-17126-CR 26/6

Αρμοδιότητα: Ένωση (επιμερισμένη και αποκλειστική)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Ένωση (σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί ψηφοφορία)

Θέση: Συνεκτίμηση της έκθεσης του γενικού γραμματέα, παροχή ορισμένων πληροφοριών για σχετικές διεξαγόμενες δραστηριότητες και εξελίξεις, ενθάρρυνση περαιτέρω εργασιών για την αξιολόγηση της σύνδεσης των τελωνειακών κανονισμών με τους κανονισμούς περί σιδηροδρομικών μεταφορών, υποστήριξη της σύστασης ομάδας νομικών εμπειρογνομόνων ή εναλλακτικών ρυθμίσεων συντονισμού στα υφιστάμενα όργανα του ΟΤΙΦ σχετικά με τελωνειακά ζητήματα, καθώς και ψηφιοποίηση των παραστατικών εμπορευματικών μεταφορών.

Σημείο 7 της ημερήσιας διάταξης – Μερική αναθεώρηση των ENK/CUI

Έγγραφο/-α: LAW-17128-CR 26/7.1, LAW-17129-CR 26/7.2

Αρμοδιότητα: Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: κράτη μέλη

Θέση: Υποστήριξη των προτάσεων τροποποιήσεων για το άρθρο 1 παράγραφοι 1 και 2, το άρθρο 3 νέο στοιχείο αα) και των τροποποιήσεων για τα στοιχεία β), γ) και ζ), το άρθρο 5 παράγραφος 1, το άρθρο 5α παράγραφοι 1 και 2, το άρθρο 7 παράγραφος 2, το άρθρο 8 παράγραφοι 1 και 2, το άρθρο 9 παράγραφος 1 και το άρθρο 10 παράγραφος 3 των CUI, και αίτημα προς τον Γενικό Γραμματέα του ΟΤΙΦ να υποβληθούν όλες οι τροποποιήσεις των ENK/CUI στη Γενική Συνέλευση προς έγκριση.

Η κυριότερη ουσιαστική τροποποίηση έχει ως στόχο να διευκρινιστεί το πεδίο εφαρμογής των ENK/CUI με την εισαγωγή ορισμού στο άρθρο 3 του όρου “διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία” ώστε να νοείται ως “κυκλοφορία που απαιτεί τη χρήση διεθνούς σιδηροδρομικής διαδρομής ή περισσότερων διαδοχικών εθνικών σιδηροδρομικών διαδρομών που βρίσκονται σε τουλάχιστον δύο κράτη και συντονίζονται από τους αντίστοιχους διαχειριστές υποδομής”, και με ανάλογη τροποποίηση του άρθρου 1 (πεδίο εφαρμογής) και, ταυτόχρονα, διατήρηση της σύνδεσης των ENK/CIV με τους ENK/CIM.

Στόχος είναι να εξασφαλιστεί ότι οι ENK/CUI εφαρμόζονται πιο συστηματικά για τον επιδιωκόμενο σκοπό τους, ήτοι στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία. Το σχέδιο τροποποίησης όπως προτάθηκε από την αναθεωρητική επιτροπή αντιστοιχεί στο συμβιβαστικό κείμενο που προέκυψε από τις εργασίες της ειδικής ομάδας του ΟΤΙΦ, η οποία συνεδρίασε στις 10 Δεκεμβρίου 2014, 8 Ιουλίου 2015, 24 Νοεμβρίου 2015 και στις 31 Μαΐου 2016. Η Επιτροπή συνέβαλε στο τελικό αποτέλεσμα, το οποίο, σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής και το αντικείμενο της σύμβασης COTIF, ήτοι τις διεθνείς μεταφορές, επιβεβαιώνει την εφαρμογή των ENK/CUI στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, όπως προβλέπεται στο νέο ορισμό.

Η Επιτροπή εκτίμησε ότι το σχέδιο τροποποιήσεων για το άρθρο 1 και το άρθρο 3, όπως προτάθηκαν από τη Γραμματεία του ΟΤΙΕ, συνάδουν με τους ορισμούς και τις διατάξεις του κεκτημένου της Ένωσης για τη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών και το συντονισμό μεταξύ διαχειριστών υποδομής (ήτοι τα άρθρα 40, 43 και 46 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ (αναδιατύπωση)).

Σε ό,τι αφορά το σχέδιο τροποποίησης που πρότεινε η Γραμματεία του ΟΤΙΕ για το άρθρο 8 (Ευθύνη του διαχειριστή), αφορά κυρίως μια αλλαγή συντακτικού χαρακτήρα και δεν επηρεάζει το πεδίο εφαρμογής ή την ουσία της διάταξης. Το σχέδιο τροποποιήσεων που προτείνονται για το άρθρο 9 και τα άρθρα 3, 5, 5α, 7 και 10 είναι αποκλειστικά συντακτικού χαρακτήρα.

Σημείο 8 της ημερήσιας διάταξης – Νέο προσάρτημα Η σχετικά με την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών στη διεθνή κυκλοφορία

Έγγραφο/-α: LAW-17130-CR26/8/9/10, LAW-17131-CR26/8.1, LAW-17132-CR 26/8.2

Αρμοδιότητα: Ένωση (αποκλειστική)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Ένωση

Θέση:

Υποστήριξη (LAW-17131-CR26/8.1) της προσθήκης ενός νέου προσαρτήματος Η στη σύμβαση COTIF σχετικά με την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών στη διεθνή κυκλοφορία και υποβολή προς έγκριση στη Γενική Συνέλευση, με την επιφύλαξη των ακόλουθων (απάλειψη με διαγραφή· προσθήκη με υπογράμμιση, κατά περίπτωση):

- Στο άρθρο 2 στοιχείο β): Αντικαθίσταται η “αρχή πιστοποίησης” από την “αρχή πιστοποίησης της ασφάλειας”. Η αντικατάσταση θα πρέπει να εφαρμοστεί συνακολούθως σε ολόκληρο το κείμενο. Στη γερμανική γλώσσα: “Sicherheitsbescheinigungsbehörde” αντί “Zertifizierungsbehörde”. Στη γαλλική γλώσσα: “autorité de certification de sécurité” αντί “autorité de certification”.
- Άρθρο 4 παράγραφος 1: Προστίθεται η φράση “Η αρχή πιστοποίησης της ασφάλειας και η εποπτική αρχή που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 μπορούν να είναι δύο χωριστές οντότητες ή μπορούν να υπάγονται στον ίδιο οργανισμό.”
- Άρθρο 6 παράγραφος 1: Προστίθεται η φράση “Η εποπτική αρχή και η αρχή πιστοποίησης της ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 μπορούν να είναι δύο χωριστές οντότητες ή μπορούν να υπάγονται στον ίδιο οργανισμό.”
- Στο άρθρο 8 παράγραφος 3: Τροποποιείται το κείμενο ώστε να έχει ως εξής: “Για να τεθούν σε εφαρμογή οι απαιτήσεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων με εναρμονισμένο τρόπο, τα παραρτήματα των εν λόγω ENK περιλαμβάνουν:
 - [...]
 - [...]α) Μια κοινή μέθοδο ασφάλειας σχετικά με τις απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζουν οι αρχές πιστοποίησης της ασφάλειας κατά την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας καθώς και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής κατά την ανάπτυξη, εφαρμογή, διατήρηση και βελτίωση των οικείων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας·
 - [...]β) Μια κοινή μέθοδο ασφάλειας για την παρακολούθηση που πρέπει να εφαρμόζουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις [...], οι διαχειριστές υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς·
 - γ) Τους απαραίτητους συνδέσμους με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την αξιολόγηση και την εκτίμηση του κινδύνου που πρέπει να εφαρμόζουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς κατά τη λήψη οποιασδήποτε τεχνικής, λειτουργικής ή οργανωτικής αλλαγής στο σιδηροδρομικό σύστημα·
 - δ) Μια κοινή μέθοδο ασφάλειας για την εποπτεία που πρέπει να εφαρμόζουν οι αρχές εποπτείας.”
- Στο άρθρο 2 στοιχείο στ), βελτιώνεται η διατύπωση για να ευθυγραμμιστεί με την ενωσιακή ορολογία (κείμενο στη γερμανική γλώσσα): ““Eisenbahnsystem” das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus [...]Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals”.
- Στο άρθρο 7 παράγραφος 4, βελτιώνεται η διατύπωση (κείμενο στη γερμανική γλώσσα): “Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben [...]ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.”

Συμφωνία για υποβολή αιτήματος προς τον Γενικό Γραμματέα προκειμένου να τροποποιηθεί η αιτιολογική έκθεση του νέου προσαρτήματος Η, και για υποβολή της στη Γενική Συνέλευση προς έγκριση.

Υποστήριξη (LAW-17131-CR26/8.2), για το σκοπό της προσθήκης του νέου προσαρτήματος Η στη σύμβαση COTIF, των τροποποιήσεων των άρθρων 2, 6, 20, 33 και 35 της σύμβασης COTIF, και συμφωνία για υποβολή αιτήματος προς τον Γενικό Γραμματέα να υποβληθούν στη Γενική Συνέλευση προς έγκριση.

Το σχέδιο του νέου προσαρτήματος Η περιέχει διατάξεις που ρυθμίζουν την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών στη διεθνή κυκλοφορία με στόχο την εναρμόνιση της σύμβασης COTIF με το κεκτημένο της Ένωσης και την υποστήριξη της διαλειτουργικότητας πέραν της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το προτεινόμενο κείμενο συνάδει με τις διατάξεις της νέας οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια και το σχετικό παράγωγο δικαίο, πλην ορισμένων ήσσονος σημασίας ζητημάτων που πρέπει να εξεταστούν σύμφωνα με τις ανωτέρω προτάσεις. Όπως προαναφέρθηκε, είναι επίσης αναγκαίο να τροποποιηθούν ορισμένες διατάξεις της σύμβασης COTIF για να προστεθεί αυτό το νέο προσάρτημα Η.

Σημείο 9 της ημερήσιας διάταξης – Μερική αναθεώρηση των ENK/ATMF

Έγγραφο/-α: LAW-17130-CR26/8/9/10, LAW-17133-CR26/9, LAW-17134-CR26/09-10

Αρμοδιότητα: Ένωση (αποκλειστική)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Ένωση

Θέση: Υποστήριξη της μερικής αναθεώρησης των ENK/ATMF όπως προτάθηκε από τη Γραμματεία του ΟΤΙΕ, με την επιφύλαξη των ακόλουθων (απάλειψη με διαγραφή· προσθήκη με υπογράμμιση, κατά περίπτωση):

- Στο άρθρο 7 παράγραφος 1α, τροποποιείται το κείμενο ώστε να έχει ως εξής: “Τα οχήματα πληρούν τις ΕΤΠ (ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές) που εφαρμόζονται κατά τη στιγμή της υποβολής αίτησης αποδοχής, αναβάθμισης ή ανανέωσης, σύμφωνα με τους ισχύοντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες και λαμβανομένης υπόψη της στρατηγικής μετάβασης για την εφαρμογή των ΕΤΠ, όπως ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2α και στο άρθρο 8 παράγραφος 4 στοιχείο στ) των ΑΡΤΥ, και των δυνατοτήτων παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 7α των ΑΤΜΦ· η εν λόγω συμμόρφωση διατηρείται συνεχώς σε όλη τη διάρκεια χρήσης κάθε οχήματος.”
- Η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων εξετάζει την ανάγκη εκπόνησης παραρτήματος αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων καθώς και διατάξεων που επιτρέπουν στους αιτούντες να απολαμβάνουν μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου σχετικά με τις προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμόζονται, ήδη πριν από την υποβολή της αίτησης αποδοχής, αναβάθμισης ή ανανέωσης οχημάτων.”
- Στο άρθρο 2 στοιχείο κγ), τροποποιείται ο ορισμός και η χρήση του όρου “οχήματα” κατά συνεκτικό τρόπο σε ολόκληρο το κείμενο (σε όλες τις γλώσσες). Ο ορισμός θα πρέπει να διατυπωθεί ως εξής: ως “όχημα” νοείται το σιδηροδρομικό όχημα, κατάλληλο να κυκλοφορεί με τους δικούς του τροχούς σε σιδηροδρομικές γραμμές με ή χωρίς έλξη.« Ο όρος “όχημα/-τα” θα πρέπει να χρησιμοποιείται σε ολόκληρο το κείμενο, και όχι ο όρος “σιδηροδρομικό(-ά) όχημα/-τα” που χρησιμοποιείται σε ορισμένα σημεία.
- Στο άρθρο 5, βελτιώνεται η διατύπωση (κείμενο στη γερμανική γλώσσα): Αντικαθίσταται το “Notifikation” από “Notifizierung” στο “Jeder Vertragsstaat hat durch [...] Notifizierung [...].” και παρακάτω “Die [...] Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.”
- Στο άρθρο 10, βελτιώνεται η διατύπωση (κείμενο στη γερμανική γλώσσα): Αντικαθίσταται το “Verzeichnis” από “Dossier” στο “Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes [...] Dossier zu übersenden.” καθώς και στο “Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen [...] Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.”
- Στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο α), βελτιώνεται η διατύπωση (κείμενο στην αγγλική και τη γερμανική γλώσσα): Αντικαθίσταται η CTE (επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων) από το πλήρες όνομα της επιτροπής στο “comply with the specifications adopted by the [...] Committee of Technical Experts;” και “mit den vom [...] Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;”.
- Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 14: “Άρθρο 14 — Παραρτήματα και συστάσεις
 - § 1 Η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων αποφασίζει εάν θα εγκρίνει ένα παράρτημα ή μια διάταξη που επιφέρει τροποποίησή του σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 16, 20 και στο άρθρο 33 παράγραφος 6 της σύμβασης. Οι αποφάσεις αρχίζουν να ισχύουν σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφοι 3 και 4 της σύμβασης.
 - § 2 Αίτηση έγκρισης παραρτήματος ή διάταξης τροποποίησης του μπορεί να υποβληθεί από: α) κάθε συμβαλλόμενο κράτος· β) κάθε περιφερειακό οργανισμό όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο κδ) των ΑΤΜΦ· γ) κάθε εκπρόσωπο διεθνούς ένωσης για τα μέλη του οποίου η ύπαρξη του παραρτήματος είναι απαραίτητη για λόγους ασφάλειας και οικονομίας στην άσκηση της δραστηριότητάς τους.
 - § 3 Η εκπόνηση των παραρτημάτων πραγματοποιείται από την επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων επικουρούμενη από κατάλληλες ομάδες εργασίας και τον Γενικό Γραμματέα βάσει των αιτήσεων που κατατίθενται σύμφωνα με την παράγραφο 2.
 - § 4 Η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων μπορεί να προτείνει μεθόδους και πρακτικές σχετικά με την τεχνική αποδοχή του σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία.”

Οι διατάξεις των ENK/ATMF είναι συμβατές με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/57/EK της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διαλειτουργικότητα και με μέρος της οδηγίας 2009/49/EK για την ασφάλεια. Με την έγκριση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η Ένωση τροποποίησε αρκετές διατάξεις του κεκτημένου αυτού. Με βάση ανάλυση της Επιτροπής, η Γραμματεία του ΟΤΙΦ και η αρμόδια ομάδα εκπόνησαν τροποποιήσεις που αφορούν τα άρθρα 2, 3α, 5, 6, 7, 10, 10β, 11 και 13 των ENK/ATMF. Οι τροποποιήσεις αυτές είναι απαραίτητες για να εναρμονιστούν ορισμένοι όροι με τις νέες διατάξεις της ΕΕ και για να ληφθούν υπόψη ορισμένες διαδικαστικές αλλαγές στην ΕΕ, και ιδίως το γεγονός ότι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ θα είναι αρμόδιος για την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων. Η βασική έννοια των ATMF δεν θίγεται από τις προτεινόμενες αλλαγές.

Σημείο 10 της ημερήσιας διάταξης – Μερική αναθεώρηση των ENK/APTU

Έγγραφο/-α: LAW-17130-CR26/8/9/10, LAW-17135-CR26/10, LAW-17134-CR26/09-10

Αρμοδιότητα: Ένωση (αποκλειστική)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Ένωση

Θέση: Υποστήριξη της έγκρισης των τροποποιήσεων του άρθρου 8 του προσαρτήματος ΣΤ της σύμβασης COTIF και της έγκρισης των τροποποιήσεων στη σχετική αιτιολογική έκθεση.

Οι διατάξεις των ENK/ATMF είναι συμβατές με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/57/EK για τη διαλειτουργικότητα, και ιδίως εκείνες που αφορούν το περιεχόμενο των ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών (ΕΤΠ) και την ισοδυναμία τους με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με την έγκριση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους και ιδίως με την αναδιτύπωση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα, η Ένωση έχει αλλάξει αρκετές διατάξεις του κεκτημένου αυτού. Με βάση ανάλυση της Επιτροπής, η Γραμματεία και η ομάδα εργασίας του ΟΤΙΦ εκπόνησαν τροποποιήσεις των ENK/APTU για να εξασφαλιστεί η συνέχιση της εναρμόνισης με το δίκαιο της Ένωσης. Οι τροποποιήσεις αφορούν το άρθρο 8 των ENK/APTU και συνίστανται στην προσθήκη δύο τμημάτων στο περιεχόμενο των ισοδύναμων ΕΤΠ προς τις ΤΠΔ της ΕΕ. Οι αλλαγές αυτές είναι αναγκαίες για να εξασφαλιστεί ότι το περιεχόμενο των μελλοντικών ΤΠΔ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΕΤΠ της COTIF παραμένουν ισοδύναμες. Η βασική έννοια των APTU δεν θίγεται από τις προτεινόμενες αλλαγές.

Σημείο 11 της ημερήσιας διάταξης — Γενική συζήτηση σχετικά με την ανάγκη εναρμόνισης των όρων προσχώρησης

Έγγραφο/-α: LAW-17130-CR26/11

Αρμοδιότητα: Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: ά.α.

Θέση: ουδεμία

Σημείο 12 της ημερήσιας διάταξης — Διάφορα

Έγγραφο/-α: LAW-17130-CR26/12

Αρμοδιότητα: Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: κράτη μέλη

Θέση: Μη εναντίωση στη σύσταση ομάδας νομικών εμπειρογνομόνων που θα επικουρεί και θα διευκολύνει τη λειτουργία των υφιστάμενων οργάνων του ΟΤΙΦ στο νομικό τομέα και θα εξασφαλίζει την αποτελεσματική διαχείριση της σύμβασης.

Σημείο 13 της ημερήσιας διάταξης – Μερική αναθεώρηση των ENK/CUV

Έγγραφο/-α: LAW-17144-CR 26/13 (πρόταση της Ελβετίας)

Αρμοδιότητα: Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: κράτη μέλη

Θέση: Εναντίωση στην πρόταση ενδεχόμενης τροποποίησης του άρθρου 7 των ENK/CUV που υπέβαλε η Ελβετία.

Το άρθρο 7 παράγραφος 1 των ENK/CUV αφορά την ευθύνη του κατόχου του οχήματος και του χρήστη του οχήματος (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) σε περίπτωση ζημίας που προκληθεί από όχημα και η οποία οφείλεται σε ελάττωμα του οχήματος. Με το σχέδιο τροπολογίας που προτάθηκε προστίθεται ένα νέο κριτήριο για την απόδειξη της ευθύνης του κατόχου για ζημία που προκλήθηκε από ελάττωμα οχήματος. Σύμφωνα με το ισχύον άρθρο 7 των ENK/CUV, εάν εφαρμοστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη, ο κάτοχος του οχήματος υπέχει ευθύνη μόνο εφόσον αποδειχθεί ότι η ζημία που προκλήθηκε από το όχημα οφείλεται σε σφάλμα για το οποίο ευθύνεται. Με την πρόταση τροποποίησης προστίθεται ως φαίνεται ένα δεύτερο κριτήριο το οποίο είναι ότι ο κάτοχος πρέπει να αποδείξει ότι δεν ευθύνεται για το ελάττωμα που προκάλεσε τη ζημία.

Η παράγραφος 2 του ισχύοντος άρθρου 7 των CUV ορίζει ότι “τα μέρη της σύμβασης μπορούν να συμφωνήσουν σχετικά με διατάξεις παρεκκλίνοσες από την παράγραφο 1”. Στη βάση αυτή, οι εταιρείες του κλάδου πρόβησαν σε διαπραγματεύσεις από το 2013 έως το 2016, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα την επίτευξη συμφωνίας από 600 σιδηροδρομικές εταιρείες και επέτρεψαν τις απαραίτητες τροποποιήσεις στην ενιαία γενική σύμβαση χρήσης αμαξών (GCU) για περαιτέρω διευκρίνιση των ευθυνών των ιδιοκτητών σιδηροδρομικών οχημάτων. Στη συμφωνία που υπογράφηκε εισήχθη ένα νέο άρθρο 27 στη GCU σχετικά με την αρχή της ευθύνης για ζημίες που προκλήθηκαν από σιδηροδρομικό όχημα, ώστε να επιτευχθεί καλύτερη ισορροπία και μεγαλύτερη σαφήνεια για το σύνολο του τομέα σε περίπτωση ζημίας που προκαλείται από σιδηροδρομικό όχημα. Εισάγεται η έννοια του “τεκμηρίου σφάλματος” που επιτρέπει να ευθύνεται ο κάτοχος για ελάττωμα του οχήματος που προκλήθηκε λόγω παραβίασης της υποχρέωσης συντήρησης. Η τροποποίηση αυτή άρχισε να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2017. Σήμερα, η πλειονότητα των κατόχων οχημάτων και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ένωση εφαρμόζουν τη GCU. Η πρόταση της Ελβετίας δεν είναι συνεπώς αναγκαία, διότι οι συμφωνίες που έχουν επιτύχει οι εταιρείες του κλάδου αρκούν για να οριστούν σαφώς οι ευθύνες του κατόχου και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε περίπτωση ζημίας που προκληθεί από όχημα υποκείμενο σε σύμβαση πώλησης. Δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η εν λόγω συμφωνία δεν αποκαθιστά τη σωστή ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των αντίστοιχων συμβαλλόμενων μερών. Επίσης, η πρόταση δεν παρέχει στέρεη λογική και επαρκή αιτιολόγηση για τις προτεινόμενες τροποποιήσεις