



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 7.2.2018
COM(2018) 63 final

ANNEX

ANNEXE

de la

Proposition de décision du Conseil

sur la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 26e 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

ANNEXE

1. INTRODUCTION

Le Secrétariat 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. COMMENTAIRES SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

Point 1 de l'ordre du jour — Ouverture de la réunion et vérification du quorum

Document(s): néant

Compétence: Union (partagée)

Exercice des droits de vote: sans objet

Position: néant

Point 2 de l'ordre du jour — Élection du président et du vice-président

Document(s): néant

Compétence: Union (partagée)

Exercice des droits de vote: États membres

Position: néant

Point 3 de l'ordre du jour — Adoption de l'ordre du jour

Document(s): LAW-17125-CR 26/3.1

Compétence: Union (partagée et exclusive)

Exercice des droits de vote: Union

Position: En faveur de l'adoption du projet d'ordre du jour

Point 4 de l'ordre du jour — Modification du règlement intérieur

Document(s): LAW-17125-CR 26/4

Compétence: Union (partagée et exclusive)

Exercice des droits de vote: Union

Position: Soutenir tous les projets proposés de modifications du règlement intérieur de la commission de révision de l'OTIF.

La version actuelle du règlement intérieur de la commission de révision est antérieure à l'adhésion de l'Union à la convention 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.

Point 5 de l'ordre du jour — Révision partielle de la convention de base: modification de la procédure de révision de la COTIF

Document(s): LAW-17126-CR 26/5

Compétence : Union (partagée)

Exercice des droits de vote: Union

Position: Soutenir l'adoption de la proposition de révision de l'article 34 de la convention visant à prévoir une période déterminée (36 mois) pour l'entrée en vigueur des modifications des appendices adoptées par l'Assemblée générale, y compris la clause de flexibilité permettant de prolonger ce délai au cas par cas, lorsque l'Assemblée générale le décide à la majorité prévue conformément à l'article 14, § 6 de la COTIF.

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 convention 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. 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. La proposition s'avère nécessaire pour soutenir le bon fonctionnement et le développement de l'OTIF.

Point 6 de l'ordre du jour — Révision partielle des RU CIM — Rapport du Secrétaire général

Document(s): LAW-17126-CR 26/6

Compétence : Union (exclusive)

Exercice des droits de vote: Union (dans le cas où un vote a lieu)

Position: Prendre acte du rapport du Secrétaire général, 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, et 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.

Point 7 de l'ordre du jour — Révision partielle des RU CUI:

Document(s): LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

Compétence : Union (partagée)

Exercice des droits de vote: Union

Position: Soutenir les propositions de modification de l'article 1^{er}, §§ 1 et 2, de l'article 3 [nouvelle lettre aa) et modifications des lettres b), c) et g)], de l'article 5, § 1, de l'article 5 bis, §§ 1 et 2, de l'article 7, § 2, de l'article 8, §§ 1 et 2, de l'article 9, § 1, et de l'article 10, § 3 des RU CUI, et demander au Secrétaire général de l'OTIF de soumettre toutes les modifications des RU CUI à l'Assemblée générale pour décision.

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*», signifiant «*le 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 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 dans le trafic ferroviaire international. Le projet de modification proposé à la commission de révision correspond au texte de compromis résultant des travaux du groupe de travail ad hoc au sein de l'OTIF, qui s'est réuni 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 en trafic ferroviaire international, comme l'indique la nouvelle définition.

La Commission a estimé que les projets de modifications des articles 1^{er} et 3, tels que proposés par le Secrétariat de l'OTIF, sont compatibles avec les définitions et dispositions de l'acquis de l'Union en ce qui concerne la gestion de l'infrastructure ferroviaire et la coordination entre les gestionnaires d'infrastructure [par exemple, les articles 40, 43 et 46 de la directive 2002/34/CE (refonte)].

En ce qui concerne le projet de modification proposé par le Secrétariat de l'OTIF concernant l'article 8 (Responsabilité du gestionnaire), il s'agit essentiellement d'une modification d'ordre rédactionnel qui ne modifie 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.

Point 8 de l'ordre du jour — Nouvel appendice H concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Document(s): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17131-CR26/8.1; LAW-17132-CR 26/8.2

Compétence : Union (exclusive)

Exercice des droits de vote: Union

Position:

Soutenir l'insertion d'un nouvel appendice H de la COTIF (LAW-17131-CR26/8.1) concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, en vue d'une décision de l'Assemblée générale, sous réserve des points suivants (caractères barrés pour les suppressions; caractères soulignés pour les ajouts, le cas échéant):

- 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*».
- 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*».

- 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*».
- 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 communes de sécurité 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*». Par conséquent, cette amélioration de l'article 8, § 3, lettre b) doit être soutenue et défendue 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, si 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 LinienStrecken, 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~~ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.*»

Convenir de demander au Secrétaire général de modifier le rapport explicatif à l'appui du nouvel appendice H et le soumettre à l'Assemblée générale pour approbation.

Soutenir, en vue de l'inclusion du nouvel appendice H dans la COTIF, les modifications apportées aux articles 2, 6, 20, 33 et 35 de la COTIF (LAW-17131-CR26/8.2), et convenir de demander au Secrétaire général de les soumettre à l'Assemblée générale pour décision.

Le projet de nouvel appendice H établit des dispositions visant à réglementer l'exploitation en sécurité des trains en trafic ferroviaire international, dans le but d'harmoniser la COTIF avec l'acquis de l'Union et de favoriser l'interopérabilité au-delà des frontières de l'Union européenne. Le texte proposé est en ligne avec les dispositions de la nouvelle directive (UE) 2016/798 sur la sécurité et de la législation dérivée connexe, sauf pour des problèmes mineurs qui devraient être résolus conformément aux propositions ci-dessus. Comme indiqué précédemment, il est également nécessaire de modifier certaines dispositions de la COTIF aux fins d'y inclure ce nouvel appendice H.

Point 9 de l'ordre du jour — Révision partielle des RU ATMF:

Document(s): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10

Compétence : Union (exclusive)

Exercice des droits de vote: Union

Position: Soutenir la révision partielle des RU ATMF telle que proposée par le Secrétariat de l'OTIF, sous réserve des points suivants (caractères barrés pour les suppressions; caractères soulignés pour les ajouts, le cas échéant):

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.*
- 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;». 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): 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): 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 vollständigen Verzeichnis Dossiers durch den Antragsteller zu treffen*».
- À l'article 13, § 1), lettre a), apporter une amélioration rédactionnelle (versions anglaise et allemande): 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 au sens de 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.»

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 une partie 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. Sur la base d'une analyse réalisée par la Commission européenne, le Secrétariat de l'OTIF et le groupe de travail compétent ont préparé des modifications concernant les articles 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 et 13 des RU ATMF. Ces modifications 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 affecté par les modifications proposées.

Point 10 de l'ordre du jour — Révision partielle des RU APTU:

Document(s): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10

Compétence : Union (exclusive)

Exercice des droits de vote: Union

Position: Soutenir l'adoption des modifications apportées à l'article 8 de l'appendice F de la COTIF et l'approbation des modifications du rapport explicatif correspondant.

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. Sur la base d'une analyse réalisée par la Commission, le Secrétariat de l'OTIF et le groupe de travail compétent 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.

Point 11 de l'ordre du jour — Discussion générale sur la nécessité d'harmoniser les conditions d'accès

Document(s): LAW-17130-CR26/11

Compétence : Union (partagée)

Exercice des droits de vote: sans objet

Position: néant

Point 12 de l'ordre du jour – Divers

Document(s): LAW-17130-CR26/12

Compétence : Union (partagée)

Exercice des droits de vote: États membres

Position: Ne pas s'opposer à la mise en place d'un groupe de travail d'experts juridiques afin d'aider et de faciliter le fonctionnement des organes existants de l'OTIF dans le domaine juridique et d'assurer une gestion efficace de la convention.

Point 13 de l'ordre du jour — Révision partielle des RU CUV:

Document(s): LAW-17144-CR 26/13 (proposition transmise par la Suisse)

Compétence : Union (partagée)

Exercice des droits de vote: Union

Position: S'opposer à la proposition à l'examen concernant la modification de l'article 7 des RU CUV soumise par la Suisse.

L'article 7, § 1, des RU CUV porte sur 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 projet de modification proposé ajoute un nouveau

critère consistant à apporter la preuve de la responsabilité du détenteur pour le dommage causé par un défaut du véhicule. 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.

L'actuel article 7, § 2, des RU CUV précise que «*les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux dispositions du § 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) 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 davantage de clarté à l'ensemble du secteur en cas de dommage causé par un wagon. Il introduit la notion de «*présomption de faute*», qui permet d'engager la responsabilité du détenteur pour une faute du véhicule causée par un manquement de sa part à son obligation en matière d'entretien. Cette modification est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2017. À l'heure actuelle, la plupart des détenteurs et des entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans l'Union appliquent le CUU. 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 le juste équilibre entre les intérêts des différentes parties. De plus, la proposition ne fournit pas de motivation solide ni de justification suffisante des modifications proposées.