



**DECYZJA RADY (UE) 2023/2582**

**z dnia 8 listopada 2023 r.**

**w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 5. posiedzeniu komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej działającego w ramach OTIF**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z jego art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Unia przystąpiła do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwanej dalej „konwencją”), zgodnie z decyzją Rady 2013/103/UE <sup>(1)</sup> oraz Umową między Unią Europejską a Międzrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do konwencji <sup>(2)</sup> (zwaną dalej „umową w sprawie przystąpienia do konwencji”).
- (2) Mandat działającego w ramach OTIF komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej (zwanego dalej „komitetem”) obejmuje zgodnie z art. 2 jego regulaminu wewnętrznego przygotowywanie projektów zmian lub uzupełnień konwencji, udzielanie porad prawnych z własnej inicjatywy lub na wniosek organów, o których mowa w art. 13 §§ 1 i 2 konwencji, lub na wniosek organów ustanowionych przez te organy, promowanie i ułatwianie funkcjonowania i wdrażania konwencji, monitorowanie i ocenę instrumentów prawnych oraz podejmowanie decyzji dotyczących współpracy z innymi międzynarodowymi organizacjami i stowarzyszeniami, w tym ustanawianie i rozwiązywanie konsultacyjnych grup kontaktowych z innymi międzynarodowymi organizacjami i stowarzyszeniami oraz monitorowanie funkcjonowania grup kontaktowych.
- (3) Unia uczestniczy w komitecie zgodnie z konwencją, regulaminem wewnętrznym komitetu oraz umową w sprawie przystąpienia do konwencji.
- (4) Na 5. posiedzeniu w dniach 7–9 listopada 2023 r. komitet ma podjąć decyzje w sprawie doradczej opinii prawnej dotyczącej stosowania załącznika E do konwencji do obiektów kolejowej infrastruktury usługowej, możliwych wariantów zmiany załącznika B do konwencji w celu ułatwienia wprowadzenia elektronicznego listu przewozowego, niektórych aspektów opracowania długoterminowej strategii dla OTIF, możliwych wariantów zmiany COTIF w odniesieniu do zawieszenia i wypowiedzenia konwencji lub członkostwa w OTIF w odniesieniu do określonego członka OTIF, przygotowania zalecenia dotyczącego stosowania podpisów elektronicznych w oficjalnej korespondencji między OTIF a jej członkami, rozwoju polityki w zakresie praw autorskich oraz opracowania wytycznych dotyczących ochrony nazwy, skrótu i logo OTIF oraz doprecyzowania znaczenia terminu „ekspert” w kontekście udziału zainteresowanych stron w pracach OTIF.
- (5) Oczekuje się, że komitet podejmie decyzję w sprawie doradczej opinii prawnej dotyczącej stosowania przepisów ujednoliconych o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUI) określonych w załączniku E do konwencji do obiektów kolejowej infrastruktury usługowej. Należy zapewnić w odniesieniu

<sup>(1)</sup> Decyzja Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 8.

do obiektów kolejowej infrastruktury usługowej zharmonizowaną i uzupełniającą wykładnię tych przepisów, z jednej strony, oraz przepisów stosowanych przez członków OTIF, z drugiej strony, w szczególności – w odniesieniu do Unii – dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE <sup>(3)</sup>.

- (6) Obowiązujące postanowienia załącznika B do konwencji dopuszczają stosowanie elektronicznego listu przewozowego w oparciu o zasadę równoważności funkcjonalnej z wersją papierową. Z uwagi na postępującą cyfryzację transportu należy dokonać przeglądu adekwatności ram prawnych OTIF i rozważyć możliwe warianty zmiany konwencji w celu ułatwienia wprowadzenia elektronicznego listu przewozowego, z uwzględnieniem przepisów przyjętych przez Unię na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 <sup>(4)</sup>.
- (7) W odniesieniu do strategicznego rozwoju OTIF, ważne jest, aby zapewnić Sekretarzowi Generalnemu OTIF dalsze doradztwo i wytyczne dotyczące opracowania długoterminowej strategii dla OTIF, która ma zostać przedstawiona Zgromadzeniu Ogólnemu OTIF do rozpatrzenia i przyjęcia na jego następnej sesji zwyczajnej.
- (8) Zważywszy na niedawne napięcia geopolityczne w regionie paneuropejskim, oczekuje się, że komitet wznowi dyskusję na temat zawieszenia i wypowiedzenia konwencji lub członkostwa w OTIF w odniesieniu do określonego członka OTIF. Należy zapewnić dokonanie należytego przeglądu postanowień konwencji dotyczących jej zawieszenia lub wypowiedzenia lub zawieszenia lub wypowiedzenia członkostwa w OTIF, w tym ograniczenia niektórych praw, a także podjąć decyzję, czy należy zmienić konwencję, aby lepiej chronić integralność OTIF i sieci jego członków, a także aby lepiej wspierać realizację celu OTIF polegającego na promowaniu, usprawnianiu i ułatwianiu międzynarodowego ruchu kolejowego pod każdym względem.
- (9) Rozwój łączności elektronicznej wymaga pewnych aktualizacji o charakterze administracyjnym oraz modernizacji w celu zapewnienia bezpiecznego i niezawodnego stosowania podpisów elektronicznych w oficjalnej korespondencji między OTIF a jej członkami. Ważne jest poparcie przygotowania zalecenia w tym zakresie, które uwzględni różny poziom doświadczenia członków OTIF i będzie zgodne z przepisami ustanowionymi na poziomie unijnym, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 <sup>(5)</sup>.
- (10) W odniesieniu do ochrony prawnej nazwy, skrótu, logo i własności intelektualnej OTIF, komitet może podjąć decyzję o opracowaniu dla OTIF polityki zarządzania dokumentami stanowiącymi własność intelektualną. Polityka ta powinna być sformułowana w taki sposób, by ułatwiać ponowne wykorzystywanie informacji i dokumentów będących własnością OTIF zgodnie z przepisami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 <sup>(6)</sup> oraz w decyzji Komisji 2011/833/UE <sup>(7)</sup>.
- (11) Komitet może podjąć decyzję w sprawie doprecyzowania znaczenia terminu „ekspert” w kontekście zalecenia dotyczącego udziału zainteresowanych stron w pracach OTIF, przyjętego przez komitet w dniu 5 kwietnia 2022 r. Należy zapewnić zharmonizowaną wykładnię tego terminu, biorąc pod uwagę znaczenie zapewnienia odpowiedniego udziału zainteresowanych stron w działaniach komitetu.
- (12) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii na 5. posiedzeniu komitetu, ponieważ Unia jest członkiem OTIF, a decyzje podejmowane przez komitet mogą prowadzić do przyjęcia aktów, które będą wiążące na mocy prawa międzynarodowego i będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii, w szczególności dyrektywy 2012/34/UE, rozporządzenia (UE) nr 910/2014 oraz rozporządzenia (UE) 2020/1056.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73).

<sup>(6)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (Dz.U. L 172 z 26.6.2019, s. 56).

<sup>(7)</sup> Decyzja Komisji 2011/833/UE z dnia 12 grudnia 2011 r. w sprawie ponownego wykorzystywania dokumentów Komisji (Dz.U. L 330 z 14.12.2011, s. 39).

- (13) Proponowane decyzje, które mają zostać podjęte na 5. posiedzeniu komitetu, są zgodne z prawem Unii i jej celami strategicznymi, w związku z czym należy je poprzeć,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 5. posiedzeniu komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej działającego w ramach Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami, określono w załączniku.

Nieznaczne zmiany dotyczące stanowiska, o którym mowa w ustępie pierwszym, mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii bez konieczności podejmowania kolejnej decyzji przez Radę.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 listopada 2023 r.

W imieniu Rady  
Przewodniczący  
P. NAVARRO RÍOS

## ZAŁĄCZNIK

**1. Wprowadzenie**

W dniach 8–9 listopada 2023 r. odbędzie się 5. sesja komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej działającego w ramach Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF). Dokumenty dotyczące tego posiedzenia są dostępne na stronie internetowej OTIF pod następującym adresem: [http://extranet.otif.org/jur/?page\\_id=6227](http://extranet.otif.org/jur/?page_id=6227)

**2. Kompetencja UE**

UE jest umawiającą się stroną tej konwencji.

W odniesieniu do punktów 3, 4, 6, 7, 8, 9 i 10 porządku obrad, które uważa się za dotyczące kwestii, które zawierają elementy zarówno kompetencji krajowych, jak i unijnych, należy postępować zgodnie z pkt 3.3 „Ustaleń wewnętrznych” (załącznik III do decyzji Rady 2013/103/UE). W odniesieniu do punktów 6 (strategia długoterminowa) i 7 (zawieszenie i wypowiedzenie COTIF lub członkostwa) głos zabierze Komisja i prezydencja, a głosować będzie Komisja. W pozostałych kwestiach głos zabiorą prezydencja i Komisja, a głosować będą państwa członkowskie. Państwa członkowskie również mogą zabierać głos w celu poparcia lub rozwinięcia wspólnego stanowiska.

**3. Uwagi dotyczące punktów porządku obrad**

Punkt 3 porządku obrad – Stosowanie PU CUI w odniesieniu do obiektów infrastruktury usługowej

Dokument(-y):	LAW-23108-JUR 5/3; LAW-23109-JUR 5/3; LAW-23085-JUR 5
Wykonywanie prawa głosu:	Państwa członkowskie
Stanowisko:	Poprzącić przyjęcie doradczej opinii prawnej w sprawie interpretacji PU CUI zawartej w dok. LAW-23109-JUR 5/3. Przypomnieć, że jedynie sądy unijne mogą interpretować prawo Unii w sposób wiążący.

Punkt 4 porządku obrad – Cyfryzacja transportu międzynarodowego, w szczególności dokumentów w transporcie towarowym

Dokument(-y):	LAW-23102-JUR 5/4; LAW-23024-JUR 4/9; LAW-22084-JUR 3/9-Corr.1; LAW-22031-JUR 2/11
Wykonywanie prawa głosu:	Państwa członkowskie
Stanowisko:	Zapoznać się z dokumentem wstępnym przygotowanym przez Sekretariat (LAW-23024-JUR 4/9). Stwierdzić, że chociaż nie ma pilnej potrzeby zmiany CIM, warto dokładniej zbadać, czy należy doprecyzować niektóre przepisy (por. pkt 123–125 dokumentu wstępnego); Zwrócić się do Sekretariatu o przygotowanie na 6. sesję analitycznego dokumentu roboczego przedstawiającego możliwe zmiany PU CIM mające na celu ułatwienie stosowania elektronicznego międzynarodowego listu przewozowego w ramach CIM.

## Punkt 6 porządku obrad – Opracowanie długoterminowej strategii dla OTIF

Dokument(-y):	LAW-23115-JUR 5/6; LAW-23116-JUR 5/6
Wykonywanie prawa głosu:	Unia
Stanowisko:	<p>Wyrazić zadowolenie z przedłożenia przez Sekretarza Generalnego zmienionej, skonsolidowanej wersji „projektu jednolitego dokumentu strategicznego”. Ogólnie poprzeć obecny projekt struktury oraz meritum strategii długoterminowej, z zastrzeżeniem następujących uwag: w odniesieniu do celu strategicznego nr 1 przydatne byłoby przedstawienie konkretnych ogólnych wniosków, np. w sprawie organizacji regionalnych warsztatów propagujących stosowanie i przyjęcie wszystkich załączników do COTIF przez członków OTIF; w odniesieniu do celu strategicznego nr 4 przydatne byłoby przedstawienie konkretnych ogólnych wniosków zmierzających do wzmocnienia wiodącej roli OTIF w międzynarodowym transporcie kolejowym; w odniesieniu do celu strategicznego nr 5 tekst powinien nawiązywać do współpracy z Europejską Agencją Kolejową „ERA” i zawierać ustęp dotyczący protokołu kolejowego (do konwencji kapsztadzkiej) oraz roli OTIF we wspieraniu jego wdrażania.</p>

## Punkt 7 porządku obrad – Zawieszenie i wypowiedzenie COTIF lub członkostwa w OTIF w odniesieniu do danego państwa członkowskiego OTIF

Dokument(-y):	LAW-23103-JUR 5/7; LAW-23086-JUR 5; LAW-22082-JUR 3/5
Wykonywanie prawa głosu:	Unia
Stanowisko:	<p>W odniesieniu do wniosku dotyczącego decyzji w ramach tego punktu Unia Europejska przypomina, że cel OTIF ma charakter techniczny i jest ograniczony do międzynarodowego transportu kolejowego oraz że COTIF nie określa żadnych celów ogólnych ani uniwersalnych. Unia Europejska dostrzega zalety zachowania technicznego charakteru OTIF. Niemniej jednak pozostaje otwarta na dalsze dyskusje na temat możliwości rozszerzenia kryteriów, w przypadku których mogą mieć zastosowanie sankcje.</p> <p>W związku z tym Unia Europejska proponuje, by sekretariatowi OTIF zostało powierzone zadanie powołania grupy roboczej ad hoc członków OTIF w celu opracowania i sporządzenia projektu ewentualnych zmian do konwencji, z uwzględnieniem znaczenia i skutków takich zmian, które miałyby zostać omówione na 6. sesji komitetu ad hoc.</p> <p>Jako wkład w prace takiej grupy roboczej Unia Europejska pragnie przedstawić poniższe elementy i zasady przewodnie.</p> <p><i>Czy co do zasady sankcje za naruszenie zasad OTIF powinny być nakładane tylko wtedy, gdy jest to wyraźnie przewidziane w COTIF?</i></p> <p>Z dokumentu wstępnego przygotowanego przez Sekretariat OTIF wynika, że zasadniczo decyzje w sprawie sankcji wobec członka organizacji międzynarodowej podejmuje się w oparciu o formalne procedury wyraźnie przewidziane w odpowiedniej konwencji lub danej umowie. Sytuacja taka miała miejsce w Radzie Europy w 2022 r., gdzie decyzje o zawieszeniu członka i wykluczeniu go z tej organizacji opierały się na naruszeniu zobowiązań podjętych w ramach Rady Europy. W związku z tym Unia Europejska jest zdania, że wszelkie sankcje za naruszenie przepisów OTIF powinny być nakładane tylko wtedy, gdy jest to wyraźnie przewidziane w COTIF, w tym w formie jasno określonych zasad i procedur dotyczących oceny potencjalnych naruszeń i istotnych okoliczności oraz określenia mającej zastosowanie sankcji.</p>

*Czy w COTIF należy określić sankcje za naruszenie ogólnego prawa międzynarodowego, w przypadku gdy nie dochodzi do naruszenia przepisów tej konwencji? Jeśli tak, jakie potencjalne naruszenia należy uwzględnić?*

OTIF ma charakter techniczny i ogranicza się do międzynarodowego transportu kolejowego: w COTIF nie określa się żadnych ogólnych ani uniwersalnych celów, takich jak utrzymanie pokoju międzynarodowego lub propagowanie praworządności. Co do zasady można by przewidzieć określenie w COTIF postanowień, które wymagałyby przestrzegania przepisów lub zasad zawartych w innych instrumentach międzynarodowych (np. w Karcie Narodów Zjednoczonych lub międzynarodowych traktatach dotyczących praw człowieka) lub w międzynarodowym prawie zwyczajowym, a także przewidzieć ustanowienie w COTIF sankcji za naruszenie tych przepisów lub zasad. Takie klauzule nie występują jednak zazwyczaj w traktatach ustanawiających organizacje techniczne, takie jak OTIF. Miałyby to wpływ na techniczny charakter organizacji.

*Czy w COTIF należy określić sankcje za inne naruszenia niż brak wniesienia wkładów finansowych? Jeśli tak, jakie potencjalne naruszenia należy uwzględnić?*

Art. 1 § 1 COTIF stanowi, że umawiające się strony tworzą organizację „OTIF”. W związku z tym można uznać, że członkowie OTIF wspólnie ponoszą odpowiedzialność – wynikającą z ich członkostwa w OTIF i ich zobowiązań wynikających z COTIF – za osiągnięcie celu OTIF (art. 2 §1 COTIF), którym jest „wspieranie, udoskonalanie i ułatwianie, pod każdym względem, międzynarodowego ruchu kolejowego (...)”. Zgodnie z tym uzasadnieniem można przewidzieć zmianę COTIF w celu określenia sankcji za naruszenie niektórych postanowień COTIF innych niż sankcje za brak wniesienia wkładów finansowych do budżetu, w tym za: 1) naruszenia postanowień OTIF, które powodują potencjalne lub faktyczne zaburzenia międzynarodowego ruchu kolejowego regulowanego na mocy COTIF lub 2) naruszenia postanowień OTIF, które poważnie utrudniają realizację celu OTIF polegającego na wspieraniu, udoskonalaniu i ułatwianiu międzynarodowego ruchu kolejowego.

W celu uszczegółowienia tej kwestii konieczne byłoby: a) wskazanie niektórych zasad OTIF, które są szczególnie istotne dla osiągnięcia celów tej organizacji; b) wskazanie niektórych zasad OTIF, których naruszenie przez członków OTIF może zakłócić prawidłowe funkcjonowanie międzynarodowego ruchu kolejowego; c) wskazanie niektórych zasad OTIF, których naruszenie (czy to konkretnych zasad, czy też ich kombinacji) przez członków OTIF może narazić na szwank integralność lub funkcjonowanie OTIF; d) określenie metody ustalenia, czy naruszenie zasad OTIF mogłoby poważnie utrudnić realizację celu OTIF polegającego na wspieraniu, udoskonalaniu i ułatwianiu międzynarodowego ruchu kolejowego.

Można przewidzieć następujące rodzaje sankcji w odniesieniu do naruszenia postanowień OTIF innych niż brak wniesienia wkładów finansowych: zawieszenie prawa głosu; zawieszenie członkostwa; wypowiedzenie członkostwa (wykluczenie) – stosowane ostatecznie, jeżeli po zawieszeniu nie zostaną wdrożone odpowiednie działania naprawcze.

Należy także zastosować kilka zasad przekrojowych: wszelkie określane sankcje, muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające; należy przewidzieć różne rodzaje sankcji o różnej surowości, aby uwzględnić różne poziomy wagi naruszenia i ewentualne czynniki obciążające, które można byłoby stosować również w przypadku niewdrożenia odpowiednich działań naprawczych po nałożeniu sankcji; należy rozważyć aspekty proceduralne, takie jak prawo do bycia wysłuchanym, prawo do odwołania, wnioski o podjęcie działań naprawczych, przywrócenie praw i readmisja wydalonego członka OTIF.

Zjednoczone Królestwo (LAW-23086-JUR 5, pkt 5.2) proponuje konkretne dalsze działania polegające na uwzględnieniu okoliczności, które miałyby wpływ na funkcjonowanie OTIF i które są związane z różnymi zachowaniami, takimi jak akt wojny członka OTIF, w nieuzasadniony sposób osłabiający zdolność innego członka OTIF do wywiązania się ze zobowiązań wynikających z COTIF, lub atak członka OTIF na infrastrukturę kolejową innego członka, w nieuzasadniony sposób osłabiający zdolność tego członka do wywiązania się ze zobowiązań wynikających z COTIF.

UE jest nadal otwarta na możliwość przedyskutowania kwestii wprowadzenia sankcji za naruszenia inne niż brak wniesienia wkładów finansowych na rzecz OTIF. Na tym etapie prace powinny jednak koncentrować się na wnioskach, które należycie uwzględniają techniczny charakter OTIF. Unia Europejska wyraża uznanie dla opinii przedstawionych przez Zjednoczone Królestwo i proponuje rozważenie możliwości włączenia do COTIF postanowień zobowiązujących członków do poszanowania fizycznej i funkcjonalnej integralności infrastruktury kolejowej innych członków. Można je na przykład wprowadzić do art. 5 COTIF (Specjalne obowiązki państw członkowskich). Naruszenie tego nowego postanowienia mogłoby podlegać sankcjom.

*Który organ OTIF powinien być odpowiedzialny za podjęcie decyzji, czy doszło do naruszenia odpowiednich postanowień?*

Zgromadzenie Ogólne jest najwyższym organem decyzyjnym OTIF i powinno być formalnie odpowiedzialne za podjęcie decyzji, czy doszło do naruszenia odpowiednich zasad OTIF. Ze struktury instytucjonalnej OTIF wynika, że zadaniem Sekretarza Generalnego byłoby zbadanie wszelkich domniemych naruszeń zasad OTIF. Badanie to może obejmować konsultacje z innymi organami OTIF i wymagać skorzystania z zewnętrznej wiedzy fachowej w celu przygotowania niezbędnych wniosków w sprawie decyzji, w stosownych przypadkach, do rozpatrzenia przez Zgromadzenie Ogólne.

*Który organ OTIF powinien decydować o stosowaniu sankcji, przywróceniu praw i readmisji wydalonych państw członkowskich i jaką większością głosów?*

Zgromadzenie Ogólne jest najwyższym organem decyzyjnym OTIF i powinno być formalnie odpowiedzialne za podejmowanie decyzji w sprawie stosowania sankcji, przywrócenia praw i readmisji wydalonych państw członkowskich. Biorąc pod uwagę znaczenie i skutki stosowania sankcji, kwalifikowana większość dwóch trzecich obecnych państw członkowskich OTIF, o której mowa w art. 14 § 6 COTIF, prawdopodobnie byłaby w tym przypadku właściwa.

*Czy okoliczności wykluczające niezgodność z prawem czynu powinny być wyraźnie ujęte w COTIF?*

Unia Europejska jest zdania, że niewyczerpujący opis okoliczności wykluczających niezgodność czynu z prawem powinien być wyraźnie zawarty w COTIF. Na przykład w zawartej w COTIF klauzuli dotyczącej siły wyższej można by określić jasno – i spójnie z ogólnymi ramami odpowiedzialności państw za niezgodne z prawem międzynarodowym działania – okoliczności pozostające poza kontrolą członka OTIF, jak określono w pkt 24–35 dokumentu wstępnego Sekretariatu OTIF.

*W przypadku wydalenia, czy readmisja wydalonych członków powinna przebiegać zgodnie z tą samą procedurą co w przypadku przyjmowania nowych członków, czy też zgodnie z inną procedurą? Czy należy nałożyć jakieś konkretne warunki?*

	Przy założeniu, że sankcje są rzeczywiście stosowane, co do zasady readmisja wydalonych członków powinna być rozważana i zaakceptowana wyłącznie na określonych warunkach, a w każdym razie tylko wtedy, gdy naruszenie zasad OTIF, które doprowadziło do nałożenia sankcji, zostanie skutecznie naprawione. Należy jasno określić i sformułować warunki uchylecia sankcji i przywrócenia praw członkowskich.
--	---

Punkt 8 porządku obrad – Stosowanie podpisów elektronicznych w oficjalnej komunikacji między OTIF a jej członkami

Dokument(-y):	LAW-23104-JUR-5/8; LAW-23019-JUR 4/4
Wykonywanie prawa głosu:	Państwa członkowskie
Stanowisko:	Zapoznać się z informacjami przedstawionymi przez Sekretariat (dokument wstępny) i przypomnieć, że w przypadku UE kwestia ta jest objęta rozporządzeniem (UE) nr 910/2014 w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym. Wspierać przygotowanie projektu zalecenia, najlepiej przez sekretariat OTIF, w sprawie stosowania podpisu elektronicznego w oficjalnej komunikacji między OTIF a jej członkami – do rozpatrzenia i ewentualnego przyjęcia na następnej sesji komitetu ad hoc; Jeśli chodzi o zasady ogólne, należy mieć na względzie różny poziom doświadczenia członków OTIF w zakresie podpisów elektronicznych, w związku z czym wydaje się właściwe, aby w pierwszej fazie zalecenie obejmowało jedynie „prostą” komunikację.

Punkt 9 porządku obrad – Ochrona prawna nazwy, skrótu, logo i wyników prac OTIF

Dokument(-y):	LAW-23119-JUR 5/9; LAW-23120-JUR 5/9
Wykonywanie prawa głosu:	Państwa członkowskie
Stanowisko:	Wspierać rozwój polityki w zakresie praw autorskich i zlecić Sekretariatowi przygotowanie takiej polityki obejmującej m. in. licencjonowanie w ramach modeli licencji otwartego dostępu, w stosownych przypadkach i z uwzględnieniem praw własności, w szczególności praw osób trzecich do różnych rodzajów dokumentów publikowanych przez OTIF. Wyrazić pogląd, że Zgromadzenie Ogólne powinno zatwierdzić logo i wytyczne dotyczące stosowania nazwy, logo, flagi i skrótu organizacji. Wyrazić zgodę na zlecenie Sekretariatowi OTIF, by przygotował projekt wytycznych dotyczących stosowania nazwy, skrótu i logo OTIF, który to projekt zostanie omówiony na następnej sesji komitetu, oraz aby przekazał WIPO (Światowej Organizacji Własności Intelektualnej) „nazwę, skrót, godło lub herby” OTIF zgodnie z art. 6ter Konwencji paryskiej o ochronie własności przemysłowej.



Punkt 10 porządku obrad – Udział zarejestrowanych zainteresowanych stron w pracach komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej

Dokument(-y):	LAW-23105-JUR 5/10
Wykonywanie prawa głosu:	Państwa członkowskie
Stanowisko:	Poprzeć propozycję Sekretariatu OTIF zmierzającą do wyjaśnienia, że – do celów zaangażowania zainteresowanych stron w działalność komitetu – termin „ekspert” oznacza ekspertów działających w charakterze przedstawiciela wolnego zawodu oraz ekspertów będących przedstawicielami osób prawnych działających w międzynarodowym sektorze kolejowym, takich jak przewoźnicy i zarządcy infrastruktury. Zapoznać się z decyzją prezydium komitetu, zgodnie z którą wnioski ekspertów, pracowników akademickich i badaczy o przedstawienie prezentacji na sesji komitetu ad hoc muszą zostać zatwierdzone przez prezydium przed daną sesją, aby zapewnić sprawne zarządzanie sesją.