

Ratifikace úmluvy COTIF Českou republikou

Doc. Ing. Petr Stejskal, CSc.

Dne 26.6.2002 vláda ČR svým usnesením č. 691 vyslovila souhlas s Protokolem z 3. června 1999 o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980 (dále jen Protokol) a doporučila prezidentu republiky, aby Protokol po vyslovení souhlasu Parlamentu ratifikoval. Zároveň uložila předsedovi vlády, aby Protokol předložil Parlamentu k vyslovení souhlasu, dále ministru dopravy a spojů, aby odůvodnil v Parlamentu ratifikaci Protokolu, ministru zahraničních věcí provést na návrh ministra dopravy a spojů příslušné ratifikační opatření a posléze ministru dopravy a spojů, aby po vstupu změněné Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980 v platnost zajistil její provádění.

V listopadu 2002 Hospodářský výbor PSP ČR vyslovil s ratifikací souhlas, v lednu 2003 se stejně zachoval Zahraniční výbor, aby pak plénum PSP v únoru ve druhém čtení dalo souhlas k ratifikaci.

V Růžovém salonku Kolowratského paláce vyslovil souhlas s ratifikací Výbor pro zahraniční věci, obranu a bezpečnost Senátu PČR v dubnu, následně pak ve Valdštejnské pracovně Valdštejnského paláce vyslovil souhlas s ratifikací i Výbor pro hospodářství, zemědělství a dopravu. Ještě v dubnu 2003 plénum Senátu Parlamentu ČR dává souhlas s ratifikací Protokolu. Po podpisu prezidenta republiky se tak Česká republika stane pravděpodobně dvanáctým státem (z 39), kde ratifikační procedura byla úspěšně ukončena.

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) sdružuje smluvní strany - členské státy do Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF). Oblast působnosti je od Severního moře k Středomoří, od Atlantiku po Černé moře. Tam všude jsou členské státy Úmluvy COTIF. Jde o tzv. "prezidentskou smlouvu". Byla podepsána v Bernu (1980), ratifikována (1983) a stala se právním předpisem - platným i pro ČSSR (1985) - jejím uveřejněním ve Sbírce zákonů, a to vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 8/1985 Sb.

Vláda České republiky svým usnesením č. 343 z dubna 1999 souhlasila s postupem delegace České republiky na Valném shromáždění Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), která se konala v litevské Vilnius. Protože se nevyskytly skutečnosti nepříznivé pro ČR, podepsala česká delegace pozměňovací protokol. Tímto podpisem

byl překročen důležitý mezník ve vývoji mezinárodní železniční dopravy. O výsledcích byla, podle úkolu výše uvedeného usnesení vlády, vládě předložena v listopadu 1999 informace.

Podpisem byla uzavřena nevýznamnější revize Úmluvy COTIF, která vyjma jiného reagovala na změny vyvolané reakcí na směrnici ES 91/440. V předcházejících letech se národní i mezinárodní železniční svět od základu změnil. Dopravně politické oddělení provozu od infrastruktury a otevřený přístup k infrastruktuře bylo nutné přepravně právně uskutečnit. Liberalizace nezadržitelně pokračuje. V zájmu zabránění chaosu v přepravním právu bylo nutné v krátkém čase vytvořit přinejmenším ty minimální smluvně-právní standardy, a to z následujících důvodů:

- standardizace znamená srovnatelnost, srovnatelnost je předpokladem pro transparentní konkurenci; konkurence musí být prostřednictvím jakosti a ceny přepravních výkonů,
- standardizace znamená právní jistotu, ale předpokládá rámcové právní podmínky, které musely být v co nejkratším čase zpracovány,
- konečně to nejdůležitější - standardizace znamená racionalizaci a racionalizace znamená pokles cen.

Evropské železnice mají velmi různorodou strategii. Liberalizace zná různé rychlosti a zohledňuje celou škálu smluvních podmínek. Přepravně-právní problémy nemohou být dnes řešeny izolovaně, ale nutno je harmonizovat z hlediska právního řádu EU.

Ratifikace Protokolu, která se očekává od států nejspíše do roku 2004, se stává současně i jednou z podmínek přijetí ČR do EU, protože cílem revize byla nejen liberalizace v železničním sektoru (v souladu se směrnicemi EU, zejména 91/440, 95/19, 96/48 a dalších), ale i dalších aspektů (např. větší smluvní volnost).

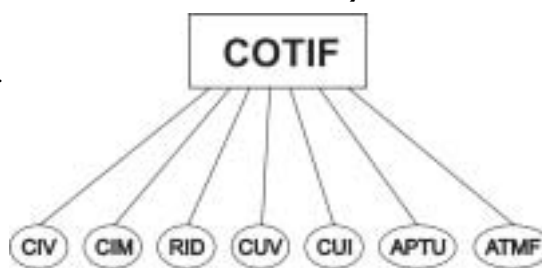
Protokol je plně v souladu s vnitrostátními právními předpisy České republiky a se závazky vyplývajícími z jiných mezinárodních smluv, jimiž je Česká republika vázána. Úmluva pozměněná Protokolem bude prováděna (po ratifikaci) změnou přepravně-právních řádů a technických předpisů závazných pro oblast mezinárodní železniční přepravy a dopravy.

Vzhledem k tomu, že všechny členské státy EU jsou zároveň členskými státy Úmluvy COTIF, lze konstatovat, že všech-

ny změny Úmluvy COTIF jsou plně v souladu s legislativou EU.

Plně znění Úmluvy COTIF včetně všech přípojek jsou ve francouzském, německém a anglickém jazyce uvedeny na internetové adrese www.otif.org, v českém jazyce na www.mdcrcz.

Nová struktura úmluvy COTIF po schválení změn (jak bude platit po ratifikaci nejméně dvěma třetinami členských států)



- smlouvy o přepravě osob a nákladů
CIV - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících
CIM - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě nákladů
- smlouva o používání nákladních vozů jako dopravních prostředků
CUV - Jednotné právní předpisy pro smlouvy o používání vozů v mezinárodní železniční dopravě
- smlouva o používání infrastruktury
CUI - Jednotné právní předpisy pro smlouvy o používání infrastruktury v mezinárodní železniční dopravě
- přeprava nebezpečných věcí
RID - Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
- prohlášení technických norem za závazné a přijetí jednotných technických předpisů pro vozy a jiný železniční materiál
APTU - Jednotné právní předpisy pro prohlášení technických norem za závazné a pro přijetí jednotných technických předpisů pro železniční materiál
- stanovení jednotného postupu pro technickou homologaci železničního materiálu, určeného pro používání v mezinárodní dopravě
ATMF - Jednotné právní předpisy pro technickou homologaci železničního materiálu

Hlavní body obsahu revize COTIF

Institucionální oblast (Pozměňovací protokol a nová verze základní Úmluvy)

- OTIF přebírá funkci depositáře od dosavadního depositáře švýcarské vlády.
- OTIF má působit také na odstranění překážek při přechodu hranic v mezi-

národní přepravě, pokud jejich příčina bude v oblasti odpovědnosti státu. Má dále přispět k interoperabilitě a technické harmonizaci v oblasti železnic prostřednictvím prohlášení technických norem za závazné a přijetím jednotných technických předpisů.

- Členské státy se zavazují soustředit svou mezinárodní spolupráci v oblasti železnic v zásadě v rámci OTIF.
- Organizace vytvoří rámec, v němž členské státy mohou vypracovat další mezinárodní úmluvy, které podpoří, zlepší a ulehčí mezinárodní železniční přepravu.
- Angličtina se přijímá jako třetí pracovní jazyk vedle němčiny a francouzštiny.
- Nově vytvořena bude komise expertů pro technické otázky a komise pro usnadnění železniční přepravy.
- Správní výbor, který v budoucnu bude tvořen třetinou členských států (místo dosud pevně stanoveného počtu 12), bude ustaven na tři roky (dosud 5 let), aby bylo možno docílit častější změny a tím intenzivnější účasti co možná velkého počtu členských států. Také Valné shromáždění má v budoucnu pravidelně zasedat každé tři roky (místo dosavadních 5 let).
- Pro pracovní program, rozpočet a vyúčtování se napříště předpokládá dvouletý rytmus.
- Úkoly Ústředního úřadu jako sekretariátu OTIF převezme v budoucnu jako orgán OTIF generální sekretář, který bude jmenován Valným shromážděním.
- Seznam tratí (linek) jako základ pro použití JPP CIV/CIM bude v zásadě nadále veden pro přepravy po moři a pro mezinárodní přepravy po vnitrozemských vodních cestách.
- Nový systém financování bere v úvahu jak délku celé železniční infrastruktury jednotlivých členských států, tak jejich ekonomickou výkonnost podle příspěvkového klíče OSN.
- Přístup k Úmluvě je otevřen regionálními organizacím pro hospodářskou integraci s vlastní zákonodárnou mocí pro své členy (např. Evropská unie).
- Nově vytvořen byl status „přidruženého členu“.

Mezinárodní právo pro přepravu cestujících (JPP CIV)

- Použití jednotných právních předpisů v zásadě nezávisí na systému zapsaných tratí (linek).
- Mezinárodní železniční přepravní smlouva bude v budoucnu koncipována jako konsensuální smlouva (dosud: formální smlouva), jak je tomu v námořní dopravě podle Aténské úmluvy 1974 a v letecké dopravě podle Varšavské úmluvy.

- JPP CIV nepředpokládají žádnou přepravní a tarifní povinnost a poskytují stranám dalekosáhlou volnost v úpravě smluv.
- Většina maximálních částek pro odpovědnost (výjimka: ztráta a poškození přepravovaných motorových vozidel) se zvyšuje.
- Právní postavení výkonného dopravce bude upraveno podle vzoru Aténské úmluvy 1974.
- Vůči zákazníkům odpovídá dopravce také v případě škod, které mají příčinu v oblasti odpovědnosti provozovatele železniční infrastruktury.
- Při výpadku vlaků, zpoždění a zmeškání připoje se předpokládá přísná odpovědnost za výsledek dopravcem s malým počtem důvodů pro vyjmutí z odpovědnosti, ale jen s omezenými nároky na náhradu (výdaje za přenocování a informování osob čekajících na cestující).

Mezinárodní právo pro přepravu zboží (JPP CIM)

- Bylo dosaženo rozsáhlé harmonizace s právem platným pro jiné druhy dopravy, zvláště s platnou Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR).
- Použití jednotných právních předpisů v zásadě nezávisí na systému zapsaných tratí (linek).
- Je možné smluvní rozšíření oblasti použití, pokud jen výchozí místo nebo jen místo určení leží v jednom členském státě; toto dovoluje průjezdní přepravní smlouvy podle JPP CIM také v dopravě východ-západ se státy, v nichž je používána Dohoda o mezinárodní železniční nákladní dopravě (SMGS).
- Přepravní smlouva bude koncipována jako konsensuální smlouva (dosud: reálná a formální smlouva); nákladní list je pouze důkazní dokument. Tímto následuje železniční přepravní právo pro přepravu zboží řešení platné pro jiné druhy dopravy (CMR, Hamburská pravidla a Varšavská dohoda).
- JPP CIM nepředpokládají už žádnou přepravní a tarifní povinnost. Stranám je poskytnuta větší volnost v úpravě smluv, např. pokud jde o určení dopravní cesty, dodací lhůty a platebních podmínek.
- Maximální částka odpovědnosti - 17 zvláštních práv čerpání - bude zachována. Dopravce však může svou odpovědnost v budoucnu rozšířit.
- Právní postavení výkonného dopravce se bude řídit příkladem Hamburských pravidel.
- Namísto dosavadních pravidel v Předpisech pro mezinárodní železniční přepravu soukromých vozů (RIP) jsou

v JPP CIM pro přepravu vozů jako přepraveného zboží vytvořena zvláštní ustanovení jak ohledně odpovědnosti (odpovědnost za předpokládané zavinění), tak ohledně odškodnění (obvyklá hodnota). Tato zvláštní ustanovení platí také pro přepravu intermodálních přepravních jednotek.

- Pro železniční přepravu po moři budou zmenšeny důvody pro vyjmutí z odpovědnosti, zvláště nautické zavinění už nebude důvodem k vyjmutí z odpovědnosti.

Mezinárodní železniční přeprava nebezpečných věcí (RID)

- RID se stane samostatným přípojkem ke COTIF. Tím použití RID již není závislé na existenci přepravní smlouvy CIM.
- Vytvoření definic a stanovení povinností účastníka přepravy nebezpečných věcí přináší větší jasnost práva (předvádáno v příloze k RID).
- Pro doplňkové přepravy na námořních trasách bude v příloze k RID vytvořen právní základ pro zvláštní ustanovení.
- Rovněž budou v příloze k RID předvádána do budoucna ustanovení o úřední pomoci, o zmocněncích pro nebezpečné věci a pro jednotný systém podávání zpráv o nehodách nebo incidentech.
- Přeprava nebezpečných věcí jako příruční zavazadlo, cestovní zavazadlo nebo ve vozidle na autovlaku bude řešena odděleně nově v příloze k RID.
- „Technická“ příloha k RID bude uspořádána srozumitelně (pro uživatele); tyto práce však ještě nejsou ukončeny.

Používání vozů v mezinárodní železniční dopravě (JPP CUV)

- Bude jasně rozlišováno technické schválení a smlouva o použití vozů.
- Všechny druhy vozů (dosud tzv. vozy vlastněné železnicí, P-vozy a jiné vozy, které nejsou zařazeny dráhou, např. pro krytí špičkové potřeby) a všechny formy uživatelských smluv budou používány stejně jako dispoziční právo. Dosaďadní typizace („zařaditelská smlouva“) odpadne.
- Stranám bude poskytnuta velká volnost v uspořádání smlouvy. Multilaterální uživatelské smlouvy - jako v současné době podle Úmluvy o vzájemném používání nákladních vozů (RIV), příp. osobních a zavazadlových vozů (RIC) v mezinárodní dopravě - budou nadále možné.
- JPP CUV se omezí na subsidiární úpravu odpovědnosti a soudní příslušnosti. Závazné budou jen předpisy o promlčení.

Používání železniční infrastruktury v mezinárodní přepravě (JPP CUI)

- JPP CUI upravují pouze smluvní vztahy, zvláště odpovědnosti, mezi provozovatelem železniční infrastruktury a dopravcem a také nároky pomocného personálu provozovatele infrastruktury nebo dopravce vůči druhé straně uživatelské smlouvy. Veřejno-právní předpisy, např. směrnice Evropského společenství (ES) o právech přístupu a jejich předpokladech, zůstanou nedotčeny.
- Závazná ustanovení o odpovědnosti zabrání, aby jednotná úprava byla narušena konkurujícími (deliktními nebo quasi deliktními) nároky.
- V dalším poskytnou JPP CUI stranám velkou volnost při uspořádání jejich vzájemných práv a povinností, např. pokud jde o rozsah užívání, úhrady, smluvní lhůty atd.
- Jako subsidiární soudní příslušnost se předpokládají soudy členského státu, kde má provozovatel infrastruktury své sídlo.
- Promlčení (3 roky) bude závazně upraveno.
- Připouštějí se procesní ujednání: strany smlouvy si mohou dohodnout podmínky, za kterých uplatní své nároky na náhradu škody vůči druhé straně smlouvy nebo od požadavku na ně upustí.

Právo technického schválení železničního materiálu

- Prohlášení technických norem za závazné a přijetí jednotných technických předpisů (JPP APTU).
- JPP APTU stanoví postup, podle kterého budou technické normy a jednotné technické předpisy pro železniční materiál určený pro používání v mezinárodní dopravě prohlášeny za závazné nebo budou přijaty.
- Technické normy prohlášené za závazné a přijaté jednotné technické předpisy budou zahrnuty do příloh k JPP APTU.
- Cílem JPP APTU je zajistit interoperabilitu technických systémů a komponentů potřebných pro mezinárodní železniční dopravu a ulehčit svobodu pohybu při používání železničního materiálu v mezinárodní dopravě.
- Technické normy prohlášené za závazné a přijaté jednotné technické předpisy mají přispět k tomu, aby byla zajištěna bezpečnost, spolehlivost a provozní připravenost v mezinárodní dopravě a aby byly respektovány zájmy životního prostředí a zdraví veřejnosti.
- Vypracování technických norem a jednotných technických předpisů zůstává nadále v působnosti tím pověřených národních nebo mezinárodních normovacích ústavů (např. CEN, CENELEC,

ETSI atd.) nebo mezinárodních svazů působících v oblasti železnic, jako UIC nebo OSŽD.

- Žádost o prohlášení za závazné může předložit každý smluvní stát, regionální hospodářské společenství s vlastní zákonodárnou mocí v oblasti technických norem a technických předpisů pro železniční materiál (např. ES) a každý reprezentativní mezinárodní svaz (např. UIC, OSŽD). Žádosti o prohlášení za závazné technické normy mohou dále podat národní nebo mezinárodní normovací ústavy.
- JPP APTU vytvoří pro oblast železnice podobný právní základ jako Ženevská úmluva o homologaci 1958 pro silniční dopravu.
- Technické normy prohlášené za závazné a přijaté jednotné technické předpisy nahradí na jedné straně mezinárodní dohodu o Technické jednotnosti v železniční dopravě (TE) z let 1882/1938 a na druhé straně nahradí různé předpisy RIV a RIC, jakož i i technické vyhlášky UIC.

Technické schválení železničního materiálu, který se používá v mezinárodní dopravě

- JPP ATMF stanoví postup, podle kterého budou železniční vozidla a ostatní železniční materiál připuštěny k užívání v mezinárodní dopravě.
- Technická admise je úkolem národních (nebo případně mezinárodních) úřadů, které jsou podle zákonů a předpisů příslušného smluvního státu k tomu kompetentní.
- Úřady mohou úkol technické admise přenést na vhodné zařízení a také podnik, přičemž musí zajistit dozor nad nimi. Přitom je zakázáno vytvoření monopolů u podniků, které si konkurují.
- Technická admise se provádí buď udělením povolení provozu pro určité jednotlivé železniční vozidlo nebo (ve dvou stupních) formou konstrukční admise pro určitý konstrukční vzor a následné povolení provozu pro jednotlivá vozidla, která tomuto vzoru odpovídají, ve zjednodušeném postupu.
- Technická admise se provádí na základě závazných norem a přijatých jednotných technických předpisů podle JPP APTU.
- Technická admise příslušnými úřady jednoho smluvního státu má být v ostatních smluvních státech, podnicích železniční dopravy a provozovatelů infrastruktury bez dalšího ověření a technické admise uznána.
- Technická admise je dokumentována certifikátem podle jednotného vzoru.
- Zastavení provozu nebo odmítnutí vozidla úřadem, železničním podnikem

nebo provozovatelem infrastruktury druhého státu je povoleno jen tehdy, pokud nejsou respektovány JPP ATMF, JPP APTU nebo předpisy pro konstrukci a vybavení přílohy k RID.

- Pro železniční vozidla schválená pro mezinárodní dopravu bude v rámci odpovědnosti OTIF zřízena databanka.

Lufthansa opět zvyšuje počet letů do Asie

Světová zdravotnická organizace považuje epidemii SARS za překonanou - letecká doprava se obnovuje.

Minulý týden na konferenci v malajském hlavním městě Kuala Lumpur Světová zdravotnická organizace WHO dospěla k závěru, že hrozba respirační nemoci SARS je u konce a šíření epidemie je pod kontrolou. Letecké společnosti Lufthansa se tím znovu otvírá možnost obnovení letů do Asie. Od července bude Lufthansa opět nabízet 19 spojení týdně do klíčových čínských měst.

V současnosti Lufthansa létá třikrát týdně do Hongkongu a Peking, do Šanghaje denně. V červenci se plánuje pět letů týdně do Peking a denní spojení do Hongkongu a Šanghaje. Od srpna bude Lufthansa létat do všech tří destinací opět každý den.

„Doufáme nyní v rychlý návrat obchodní klientely a v rovnoměrný nárůst poptávky v tomto regionu. Podle přání našich zákazníků jsme také schopni v krátké době nabídnout další lety“, řekl Wolfgang Mayrhuber, předseda představenstva a generální ředitel společnosti Lufthansa.

Jak onemocnění SARS, tak přetrvávající ekonomické problémy a důsledky války v Iráku způsobily celosvětový pokles poptávky po letecké přepravě. Nejzávažnější dopad měla epidemie SARS v jihovýchodní Asii, kde Lufthansa zaujímala vedoucí pozici na trhu mezi evropskými aeroliniemi. V posledních týdnech poklesla poptávka na některých asijských trasách až o 86 %, což vedlo k redukci nabídky letů do hlavních asijských destinací a k nasazení menších letadel.

(EPR)

SNBC instalují na železnicích GSM-R

Belgické státní dráhy (SNBC) určily firmu Siemens, aby vybavila 3 454 km belgických železnic bezdrátovou komunikační sítí GSM-R, která umožňuje hlasovou komunikaci a přenos dat. Na GSM-R je rovněž založen stupeň 2 a 3 evropského systému řízení vlaků (ETCS).

(Zdroj: *International Railway Journal*, červen 2003)
(Datis-Odis)