

Nová úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) vstupuje v platnost 1. 7. 2006

Petr Stejskal

Tato úmluva sdružuje smluvní strany členské státy do Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF). V současné době to je 42 států. Jde o tzv. „prezidentskou smlouvu“, která byla podepsána v Bernu (1980). Po vyslovení souhlasu Federálního shromáždění ji prezident republiky ratifikoval (1983). Úmluva COTIF se stala právním předpisem, platným i pro ČSSR (1985), jejím uveřejněním ve Sbírce zákonů, a to vyhláškou ministra zahraničních věcí č.8/1985 Sb.

V souvislosti s ukončením existence ČSFR vláda České republiky ve svém prohlášení z 9. 12. 1992 k otázkám členství v mezinárodních vládních organizacích, se ztotožňuje s cíli a předmětem Úmluvy COTIF jak je formulována a konstatovala, že je připravena plnit úkoly a závazky, které z ní plynou a zároveň deklarovala zájem ČR být plnoprávním členem v OTIF v níž dosud působila z titulu členství České a Slovenské Federativní republiky.

Po uplynutí doby a splnění podmínek se ČR stala k 1. 2. 1994 novým členem OTIF. Posláním této organizace je především vytvořit jednotné právní podmínky pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží v přímé mezinárodní přepravě po železnicích mezi členskými státy, jakož i usnadnit provádění a další rozvoj těchto právních podmínek. Tyto právní podmínky mohou být rovněž použity v přímých mezinárodních přepravách prováděných nejenom po železničních tratích, ale též po pozemních, mořských a vnitrozemských říčních linkách.

Už autoři první mezinárodní Úmluvy o železniční nákladní přepravě uznali, že bude nutné její pravidelné přizpůsobování změněným hospodářským, právním a technickým poměrům. V průběhu osmi pravidelných a několika nepravidelných revizních konferencí se podařilo členským státům přizpůsobovat železniční přepravní právo nejen v pravidelných intervalech běžnému vývoji, ale také zachovat jednotu tohoto práva. Když na základě postupu vypracovaného na 8. Revizní konferenci v r. 1980 pro změnu Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980 proběhla v letech 1989/1990 částečná revize COTIF, která vstoupila v platnost 1. května 1985, ukázalo se poměrně krátce potom, že je nutné provést rozsáhlou a podrobnou revizi této Úmluvy, a dokonce celého mezinárodního železničního práva.

Podle úkolu stanoveného 3. Valným shromážděním (Bern, 14.-16. 11. 1995) měla

mít základní revize za cíl najít řešení „směřující k vytvoření solidní institucionální základny v rámci COTIF pro usnadnění železniční přepravy (facilitation ferroviare)“, vytvořit jednotné právní předpisy nad rámec oblasti přepravního práva v těchto oblastech:

- doprava přepravních prostředků včetně technických norem pro zařazení a technické schválení na základě vzájemného uznávání,
- vztahy mezi vlastníky vozů a dopravními podniky (zařaditelská smlouva),
- vztahy mezi vlastníky vozů a provozovateli infrastruktury a přepravními smlouvami RID.

Téměř přesně za 100 let od vstupu v platnost první mezinárodní úmluvy o železničním přepravním právu byly analyzovány podrobně následky, které vyplynuly z oddělení provozu infrastruktury od poskytování přepravních výkonů a byly tak tím zahájeny další práce na základní revizi COTIF.

Ústřední úřad vypracoval veškeré návrhy textů „nové“ COTIF včetně Pozměňovacího protokolu a Protokolu o výhodách a imunitách a privilegiích organizace, a rovněž zpočátku předpokládaných osm přípojků.

Revizní výbor projednal tyto návrhy celkem na 21 zasedáních (1. a 2. zasedání Revizního výboru se konala již v r. 1989/1990). Návrhy textů, předložené 5. Valnému shromáždění, představovaly výsledek celkem 90 jednacích dnů v Revizním výboru. Jednání Revizního výboru se zúčastnilo 32 členských států, avšak jen osm států se zúčastnilo všech jednání Revizního výboru (Německo, Belgie, Francie, Itálie, Nizozemí, Švýcarsko, Česká republika a Spojené království). Přesto, že názory členských států a rovněž mezinárodních organizací a svazů účastnících se jako pozorovatelé, byly na začátku velmi protichůdné, bylo díky spolupráci v Revizním výboru a konstruktivnímu chování účastníků možné dospět téměř ve všech bodech k řešení, se kterými souhlasila převážná většina smluvních států.

Výsledek práce Revizního výboru byl předložen 5. Valnému shromáždění organizace, které zasedalo podle článku 6 COTIF v době od 26. května do 3. června 1999 na pozvání litevské vlády ve Vilniusu.

Vláda České republiky svým usnesením č. 343 ze dne 14. dubna 1999 k návrhu na obeslání 5. Valného shromáždění OTIF do litevského Vilniusu souhlasila s postupem delegace České republiky a MZV ve smyslu tohoto usnesení vybavil delegaci příslušnými plnými mocemi. Usnesením vlády

č. 691/2002 byl vysloven souhlas s Protokolem z 3. června 1999 o změně Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), následně byl vysloven souhlas Poslaneckou sněmovnou i Senátem a s ratifikací vyslovil 31. října 2003 písemný souhlas prezident republiky.

Začátkem dubna 2006 byla potvrzena ratifikace ze strany Turecka, čímž počet států které Protokol ratifikovaly dosáhl 27, tedy více než dvou třetin členských států (z 39 států, které se zúčastnily 5. Valného shromáždění) a byla tak splněna podmínka vstupu v platnost. Nové znění proto vstoupí v platnost k 1. červenci 2006.

Hlavní body obsahu revize COTIF

Cíl organizace byl podstatně rozšířen. OTIF má působit také na odstranění překážek při přechodu hranic v mezinárodní přepravě, pokud jejich příčina bude v oblasti odpovědnosti státu.

Má dále přispět k interoperabilitě a technické harmonizaci v oblasti železničního 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; Valné shromáždění může zavést další pracovní jazyky.

Nově se vytváří komise expertů pro technické otázky a komise pro usnadnění železniční přepravy.

Správní výbor 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.

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.

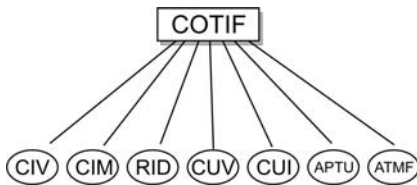
Seznam tratí (linek) jako základ pro použití JPP CIV/CIM bude v zásadě nadále veden pro přepravu po moři a pro mezinárodní přepravu po vnitrozemských vodních cestách.

Nový systém financování bere v úvahu jak délku celé železniční infrastruktury jednotlivých členských států, tak jejich ekonomickou výkonnost podle příspěvkového klíče Organizace spojených národů.

Přístup k Úmluvě je otevřen regionálními organizacím pro hospodářskou integraci s vlastní zákonodárnou mocí pro své členy (např. Evropská unie).

Nová struktura úmluvy COTIF

Úmluva ve znění Protokolu z Vílniusu má sedm přípojků:



„Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)“, Přípojek A k Úmluvě.

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 přípoje 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).

„Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM)“, Přípojek B k Úmluvě.

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 přeprav-

ni 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 přepravovaného 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.

„Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID)“, Přípojek C k Úmluvě.

RID se stává samostatným přípojkem k 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 (předvídáno 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 předvídána 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.

„Jednotné právní předpisy pro smlouvu o používání vozů v mezinárodní železniční přepravě (CUV)“, Přípojek D k Úmluvě.

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 disposiční právo. Dosavadní 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 odpovědnost a soudní příslušnosti.

Závazné budou jen předpisy o promlčení.

„Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI)“, Přípojek E k Úmluvě.

JPP CUI upravují pouze smluvní vztahy, zvláště odpovědnost, 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 zabráni, 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.

„Jednotné právní předpisy pro vyhlášení technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě (APTU)“, Přípojek F k Úmluvě.

Prohlášení za závazné technických norem 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 mezinárodním svazům působícím v oblasti železnice, jako UIC nebo OSŽD Žádost o prohlášení za závazné může předložit každý smluvní stát, regionální

hospodářské společnosti 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 železnic 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 technické vyhlášky UIC.

„Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu, který se používá v mezinárodní dopravě (ATMF)“, Příloha G k Úmluvě.

Technické schválení železničního materiálu, který se používá v mezinárodní dopravě (JPP ATMF) 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 následně povolení

(Dokončení ze strany 7)

A pokud jde o ekonomiku, závisí na železnici ve značné míře na podílu nákladů dopravní infrastruktury na jeden vlak. Velmi pohodlné - a proti harmonizaci - by bylo požadovat, aby úhradu infrastruktury převzal ve všech druzích dopravy stát, protože pak by jinými slovy všechno platili majitelé a provozovatelé silniční dopravy.

A pokud se přijmou nejrůznější další daně na vrub silniční dopravy, kdo bude auta v ČR kupovat?

Potřebujeme tedy pro společný trh společná pravidla kalkulací a přiřazování nákladů - včetně rozumně začleněných nákladů na ochranu životního prostředí a tím harmonizace podmínek soutěže na trhu; v širších souvislostech koncepce trvalého růstu výroby, přijatelných spotřebních vzorů.

Doc. Ing. Antonín Peltrám CSc., předseda české sekce Evropské ligy pro hospodářskou spolupráci a ředitel Institutu pro evropskou integraci Bankovního institutu vysoké školy

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 provozovateli 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.

Závěrečná poznámka

Protokolem z Vilnius byly úkoly a činnosti OTIF natolik rozšířeny, že ve střednědobém časovém úseku se tato organizace může stát podle vzoru Mezinárodní organizace pro námořní dopravu (IMO) a Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) mezinárodní organizací pro železniční dopravu, která je kompetentní na státní úrovni pro všechny otázky, týkající se tohoto druhu dopravy.

Podepsáním pozměňovacího protokolu, Protokolu z Vilnius dne 3. června 1999 byl položen důležitý milník pro rozvoj mezinárodní železniční dopravy.

Doc. Ing. Petr Stejskal, CSc. zástupce ředitele odboru financí a ekonomiky MD, zastupoval ČR v Revizních výborech a pozměňovací protokol za ČR ve Vilniusu 3. 6. 1999 podepsal.

Pendolino ČD si zahraje v novém filmu Jamese Bonda

Téměř celou sobotu 22. dubna 2006, probíhalo na pražském hlavním nádraží natáčení další části nové bondovky – Casinó Royale. Hlavním aktérem byla tentokrát – vedle známých herců – také souprava rychlovlaku pendolino Českých drah. Souprava rychlovlaku a pražské hlavní nádraží tak díky nové bondovce obrazně řečeno objede doslova celý svět. Bylo to symbolické nakročení do druhé desítky „objezdů zeměkoule vlaky SC Pendolino Českých drah. Ty totiž od zahájení provozu 11. prosince 2006 doposud najely mezi Prahou a Ostravou více než desetinásobek délky obvodu zemského rovníku - celkem více než 1 430 tisíc ki-

lometrů. Každá souprava přitom na této trase najede denně přibližně 1430 kilometrů a 2x zrealizuje obrot na trase Praha – Ostrava a zpět. Jedná se o nejintenzivnější nasazení vlakových souprav v České republice – rovnající se například vyřízení dopravních letadel u leteckých společností. Dosud vlaky SC Pendolino cestovalo více než 160 tisíc cestujících a z hlediska podílu na přepravě se jedná o nejpobulárnější způsob cestování mezi Ostravou a Prahou vůbec.

Hollywoodské studio Metro-Goldwyn-Mayer (MGM) si vybralo vlak SC Pendolino pro ztvárnění scén spojených s cestou jedné z řady atraktivních partnerek Jamese Bonda do italského Terstu. Pražské hlavní nádraží se tak na jeden den pro účely natáčení přesunulo do atmosféry Itálie. Změněny byly také například informační cedule na 2. nástupišti, které dostaly italské nápisy; na informačních cedulích se objevil nápis TRIESTE (Terst). Natáčení probíhalo za plného provozu pražského hlavního nádraží.

Na pendolino „sázejí“ kromě Jamese Bonda i další osobnosti společenského života. Spojem SC Pendolino cestoval například prezident České republiky, Václav Klaus, pravidelnými zákazníky je řada herců, sportovců (například Jiří Vykoukal – obránce hokejové Sparty), rychlovlaku pendolino využíla i Helena Vondráčková a další. Standardními zákazníky jsou vrcholoví manažeři a vlastníci ostravských průmyslových gigantů. Spojem SC Pendolino se chystá během propagace své výstavy v ČR cestovat také Antonín Kratochvíl – světoznámý fotograf českého původu – autor fotografií umělců jako jsou David Bowie či skupina U2.

(ČD)

Condor na letišti Praha

Na Letišti Praha, s. p. operuje od května německá letecká společnost Condor. Rozšiřuje se tím škála nabízených možností pro cestující, kteří využívají Ruzyň jako bránu k cestám po celém světě.

Letadla společnosti Condor létají na trase Praha – Mnichov – Praha. Po přestupu na tomto německém letišti nabízí dopravce i dálkové lety do atraktivních destinací jihovýchodní Asie a Karibiku. V Praze si tak můžete zakoupit letenky například do Dominikánské republiky, Thajska, na Srí Lanku, Kubu, do států Severní Ameriky nebo Asie.

Letecký přepravce Condor bude z Prahy létat Airbusem 320, který nabízí až 174 míst.

(Letiště Praha, a.s.)