

Co je to COTIF a OTIF

Petr Stejskal

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) sdružuje smluvní strany - členské státy do Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF).

Tato organizace má své kořeny a počátky v dávné minulosti v roce 1890, kdy byla dojednána první Úmluva o mezinárodní železniční nákladní přepravě (CIM), řešící do té doby nejasná a nevyhnutelná práva a povinnosti přepravců i dopravců. Byl to obrovský přínos pro věrohodnost a právní jistoty v mezinárodních obchodních stycích realizovaných po železnici. Podle tehdejších pravidel byla tato dohoda v gesci švýcarské vlády. Dohodu tenkrát podepsalo 10 států, mezi nimi i Rakousko-Uhersko jehož jsme byli součástí a můžeme se tedy zcela po právu považovat za emeritní členy této nejvýznamnější mezinárodní smlouvy v oblasti železnic.

Následovala Úmluva o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV) v roce 1923. Obě úmluvy byly spravovány ze švýcarského Bernu. Základem byly jednotné právní předpisy řešící formu uzavření a způsob provádění přepravní smlouvy, hrazení nákladů, dodací lhůty, dispoziční právo, odpovědnost za škody, reklamace atd.

Toto jednotné přepravní právo bylo předpokladem pro úspěšný rozvoj mezinárodní železniční přepravy až do poloviny minulého století. Bez přepravního a odpovědnostního společenství železnic zúčastněných na mezinárodní železniční přepravě, která se zakládá na Úmluvách CIM a CIV, by železnice již po druhé světové válce ztrácely terén v soutěži s jinými, stále úspěšnějšími dopravci, zejména v soutěži se silniční dopravou.

V roce 1956 gescie obou úmluv přešla ze švýcarské vlády na Správní výbor tvořený zástupci několika členských států.

Bernská úmluva

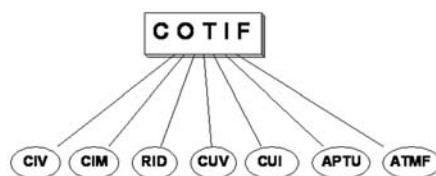
V roce 1980 došlo k zásadní revizi, kdy se základní institucionální ustanovení ze smluv o přepravě osob a nákladů (CIV - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících, CIM - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží) nadřadila a vznikla organizace OTIF, jejímž hlavním cílem je další rozvoj železničního přepravního práva v rámci celoevropského integračního procesu na straně jedné a reagováním na liberalizační tendence v dopravní politice jednotlivých členských států na straně druhé. Odstátnění železnic, jejich rozdělení na provoz a infrastrukturu a další jevy bylo nutno zahrnout do mezinárodního přepravního práva.

Vilnijuská úmluva

V roce 1999 Pozměňovacím protokolem, s uvedením důvodů které vedly k důkladné revizi Úmluvy COTIF 1980, byly definovány následující nejen formální, ale hlavně věcné změny. Cíle organizace byly podstatně rozšířeny z původních, stručně řečeno, „práv a povinností dopravce a přepravce“.

V současné době OTIF musí:

- působit také na odstranění překážek při přechodu hranic v mezinárodní přepravě, pokud jejich příčina bude v oblasti odpovědnosti státu;
- přispívat k interoperabilitě a technické harmonizaci v oblasti železnic prostřednictvím prohlášení technických norem za závazné a přijímáním jednotných technických předpisů.



Struktura úmluvy COTIF

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 smlouvu o používání vozů v mezinárodní železniční dopravě

Smlouva o používání infrastruktury

CUI - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o používání infrastruktury v mezinárodní železniční dopravě

Přeprava nebezpečného zboží

RID - Předpisy pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží

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 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

Členské státy se zavazují soustředit svou mezinárodní spolupráci v oblasti železnic v zásadě v rámci OTIF. Angličtina se přijala jako třetí pracovní jazyk vedle němčiny a francouzštiny. Valné shromáždění může zavést další pracovní jazyky. Nově je vytvořena komise expertů pro technické otázky a komise pro usnadnění železniční přepravy. Nově byl definován status „přidruženého člena“.

Členskými státy OTIF jsou v současné době zástupci různých geografických zón od západní Evropy, přes střední Evropu, Blízký Východ a země Magrebu.

Členské státy úmluvy COTIF

Lze předpokládat, že ke 42 státům (viz tabulka 1) v dohledné době přibude, v zájmu sjednocení přepravního práva a usnadnění mezinárodní železniční přepravy, řada dalších států.

Ruská federace

Od roku 2007 probíhají rozhovory s Ruskou federací, jejímž zájmem jsou zejména oblasti ruských přístavů, kde končí železniční spoje (Baltijsk, Ust-Luga), trať mezi přechodem z trajektu na pevninu a první pohraniční stanicí s režimem CIM a CIV za účelem ulehčení odbavování a zvýšení konkurenceschopnosti železničních přeprav. V roce 2008 Ruská federace zpracovala návrh zákona o přístupu Ruské federace k Úmluvě COTIF. Poslední otázkou zůstával způsob výpočtu členských příspěvků. V roce 2009 ministerstvo dopravy Ruské federace sdělilo, že vláda i obě komory parlamentu již zákon o přístupu Ruské federace k Úmluvě COTIF odsouhlasilo a tedy že k realizaci dojde ve velmi blízkém časovém horizontu.

Jordánské hašimovské království

Dalším státem, se kterým se vede vyjednávání na úrovni ministerstva dopravy, je Jordánské hašimovské království, které zahájilo velkou obnovu a dostavbu železniční sítě (která má stoletou tradici, byť původně s rozchodem 1 050 mm) zejména ve směru k Sýrii (je členem OTIF), Saudské Arábii a Iráku (je členem OTIF). Podle ministra dopravy v Ammanu by Jordánsko svou aktivitu realizovalo ve smyslu článku 39 Úmluvy COTIF jako asociovaný člen, který tím má právo zúčastňovat se prací všech orgánů s hlasem poradním a s pouze 0,25 procentním členským příspěvkem. Jejich rozhodnutí se očekává ještě v tomto roce.

Albánie	Alžír	Německo	Rakousko	Belgie
Bosna a Herc.	Bulharsko	Chorvatsko	Dánsko	Španělsko
Finsko	Francie	Řecko	Maďarsko	Irák
Irán	Irsko	Itálie	Lotyšsko	Libanon
Lichtenštejn	Litva	Luxemburg	Makedonie	Maroko
Monako	Norsko	Nizozemí	Polsko	Portugalsko
Rumunsko	Spoj. království	Slovensko	Česko	Srbsko
Slovinsko	Švédsko	Švýcarsko	Sýrie	Tunis
Turecko	Ukrajina			

Tab. 1: Členské státy úmluvy COTIF

Islámská republika Pákistán

Na počátku roku 2009 bylo oznámeno, že mezera mezi železniční sítí Islámské republiky Irán a Islámské republiky Pákistán byla odstraněna. V srpnu již projel první testovací kontejnerový vlak z Islámábadu přes Teherán do Istambulu. Pákistánská železniční společnost projevila intenzivní zájem o přístup Pákistánu k Úmluvě COTIF. Na testovacím kontejnerovém vlaku byl již i na pákistánské části tratě použit režim odpovědnosti podle CIM (Irán i Turecko jsou členy OTIF). Na pákistánské straně se připravují příslušné podklady pro přistoupení Pákistánu k Úmluvě COTIF.

Ázerbájdžánská republika

Ázerbájdžánská republika (leží v jihozápadní Asii, ale podle některých názorů na vedení hranice mezi Evropou a Asií může být řazena mezi evropské země) a Gruzie se podílejí na výstavbě železniční trati z tureckého města Kars (město v nejvýchodnější části Turecka), přes hlavní město Gruzie Tbilisi do ázerbájdžánského Baku. Už v prosinci 2004 podepsali ministři zahraničních věcí prohlášení o zamýšlené stavbě a následně pak presidenti všech tří zemí vyhlásili deklaraci o vytvoření mezinárodního železničního koridoru Kars-Tbilisi-Baku. Eminentní zájem na celém projektu má především Ázerbájdžán, pro který je nová železnice záložní přepravní trasou při výpadku přístavu v Batumi. Také gruzinští politici vidí v realizaci projektu posílení vlastní ekonomiky. Zástupci obou železnic projevili o přístup k Úmluvě COTIF zájem a zavázali se iniciovat uvnitř vlastních zemí přístupy států. Na ázerbájdžánském ministerstvu dopravy byly již první kroky provedeny a všichni jsou rozhodnuti udělat vše pro brzkou realizaci státního přístupu. Na gruzínské straně se zdá být situace o něco složitější, nicméně nikoliv beznadějná.

Prognóza přístupu dalších států k úmluvě COTIF

Přístupem důležitých železnic Ruské federace, Jordánska i Pákistánu k Úmluvě COTIF se celá organizace dostává na silně nadregionální úroveň s působností v dalších kontinentech nebo subkontinentech. Nejpozději na 10. Valném shromáždění OTIF v roce 2012 bude na pořadu dne projednávání zavedení dalšího jednacího jazy-

ka - ruštiny (dnes francouzština, němčina, angličtina), která zejména pro velkou spoustu států střední Asie přístup k Úmluvě COTIF velmi usnadní a tak lze očekávat další a další expanzi OTIF v euroasijském prostoru.

Ruská federace 2009	Jordánsko 2010	Pákistán 2010	Ázerbájdžán 2011
Gruzie 2011	Bělorusko 2012	Moldávie 2012	Egypt 2012

Protože současně dochází k harmonizaci „východního“ (SMPS + SMGS) a „západního“ (CIV + CIM) přepravního práva - viz např. nákladní list CIM/SMGS i revizi SMPS podle CIV, lze se vzájemným sblížením očekávat stále snadnější přístup k Úmluvě COTIF a jejímu víc než pravděpodobnému převládnutí v celém euroasijském prostoru. Z původních deseti členských států v roce 1890 se tak OTIF v současné době dopracoval na 42 členských států a do roku 2012 by jejich počet mohl stoupnout až na padesát.

(autor je členem Správního výboru OTIF)

Doc. Ing. Petr Stejskal, CSc.
Ministersvo dopravy

Zaujalo nás

Třetina stavebních firem v zemi má letos zakázky jen na deset měsíců. Podniky se chystají na propouštění, krácení mezd a investic. Stavbaři v Česku jsou v horší situaci, než na začátku roku předpokládali. Více než stovce firem, jejichž tržby tvoří třetinu celého sektoru, chybí letos zakázky za 29 miliard korun. To představuje 16,7 procenta celoročních zakázek, čili zhruba dva měsíce výroby. Údaje jsou výsledkem průzkumu, který pro Svaz podnikatelů ve stavebnictví provedla letos v květnu firma ÚRS Praha. „Situace se přitom stále zhoršuje. Menší firmy sice nějaké zakázky ještě seženou, ale problémy velkých stavebních společností se stupňují. Stát totiž omezuje výstavbu dálnic a developeri kvůli krizi velké projekty odkládají,“ řekl prezident SPS Václav Matyáš. Ještě před dvěma lety, v období stavebního boomu, byla kapa-

cita stavebních firem tak vyčerpána, že některé zakázky museli stavbaři odmítnout. A mohli si určovat ceny. To už dnes neplatí. Průzkumu se zúčastnilo 115 stavebních firem, jejichž tržby loni dosáhly 187 miliard z celkových 536 miliard korun v celém stavebnictví. Pro letošní rok zkoumané firmy naplánovaly kvůli krizi pokles o 6,5 procenta na 174 miliardy korun. Přitom předpokládaly, že stát zachová výdaje na stavby silnic a dálnice ve výši 90,3 miliardy korun, jak je uvedeno v Národním protikrizovém plánu vlády. Topolánková vláda ovšem padla a nový ministr dopravy Gustáv Slamečka nedokázal obhájit rozpočet na stavbu silnic. Místo potřebných 45 miliard dá letos vláda na silnice o devět miliard korun méně. Deficit ale může dosáhnout až dvaceti miliard a v příštím roce bude fondu dopravy v nehorším případě chybět až 50 miliard korun. Nedostatek zakázek je hlavní, ne však jediná potíž stavbařů. „Problémem je i ztížení přístupu k financování, zhoršení platebních vztahů a nedostatek opravdu kvalifikované pracovní síly,“ uvedl šéf stavební společnosti PSJ František Vaculík. „Firmy tíží i nesmyslně vysoké odvody na sociální a zdravotní pojištění ve výši 34 procent základu mzdy. Tyto neúměrně vysoké odvody zásadně zvedají cenu práce. Snížení o procento bylo symbolické, význam by mělo jen razantnější snížení o 10 až 15 procent,“ připomněl Evžen Korec, generální ředitel developerské firmy Ekospol.

Ve stavebnictví pracuje zhruba 400 tisíc lidí. Bude jich ubývat.

„Od začátku roku se celkový počet našich zaměstnanců snížil o zhruba sto. Další propouštění se bohužel v souvislosti s ohroženým rozpočtem pro infrastrukturu projekty ukazuje jako reálné. Největší dopad bude mít tato situace v roce 2010,“ uvedl Dan Tok, generální ředitel holdingu Skanska CS. Propouštění, snižování mezd a omezování vlastních investic může problémy firem dočasně utlumit, ale nevyřeší je. Svaz stavební podniky i firmy vyrábějící stavební hmoty proto navrhly dvaapadesát opatření, která by mohla situaci stavebních firem v Česku zlepšit. Mezi hlavní patří podpora investic do infrastruktury, protože každých sto milionů korun těchto investic zajistí 560 pracovních míst a na daních se vrátí 42 procent nákladů.

Hospodářské noviny, 9. 7.

Připravuje (kal)