

Mezinárodní právo železniční dopravy

Světové hospodářské právo

2011

Filip Křepelka

Počátky

- Rozvíjí se od cca. 50.let 19. století, tehdy na základě dvoustranných smluv mezi státy o železniční přepravě a železničních přechodech.
- Tehdy došlo k rozpadu technických standardů, zvláště mimo Evropu a Severní Ameriku (rozchody, obrysy, spřáhla).
- Též jiné technické rozdíly znesnadňují železniční přepravu (zejména různé napájecí systémy u elektrifikovaných železnic).
- Následkem toho je železniční právo nanejvýš kontinentální (výjimky v Evropě – Španělsko, Portugalsko, státy SSSR, Británie (obrys vozidla!), Irsko).
- Jinde jsou izolované železniční sítě, popř. jsou technické rozdíly i uvnitř jednotlivých států.

Železnice v 20.století

- S výjimkou USA jsou ve 20.století všechny základní železnice (páteřní síť) státní nebo postátněné (státní akciové společnosti apod.).
- Jenom dílčí železniční tratě jsou privátní (v Evropě zejména Švýcarsko).
- V rámci EU se vytvořila kontrola nad železnicemi (oddělení účtů), na základě směrnic se železniční doprava v západní Evropě částečně liberalizuje a neúspěšně privatizuje.
- Železnice jsou bezpochyby sun-set odvětví, které od 50.let stále více a více dusí automobilová a letecká doprava. Ve většině států jsou železnice ztrátové, přesto se realizovaly významné rychlostní železnice.

Integrace v evropském prostoru

- Má poměrně dlouhou smluvní a kvazismluvní (normalizační tradici) železničních podniků jednotlivých evropských států s výjimkou výše uvedených.
- Současnou podobu představuje Úmluva o mezinárodní železniční dopravě (COTIF) z roku 1980 (8/1985 Sb.) Úmluva COTIF navazuje na CIM a CIV (ze 70.let).

OTIF Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

- Mezinárodní evropská organizace Sídlo Bern, pracovní jazyky jsou francouzština a němčina (chyběla dlouho angličtina!).
- Starší smlouvy CIV a CIM jsou připojeny jako dodatky.
- Orgány OTIF jsou následující: Valné shromáždění, Správní výbor, speciální výbory, Ústřední úřad. OTIF
- Veden seznam tratí. Zabezpečuje se rozhodčí řízení mezi státy o spory ze smlouvy. Možné je také dobrovolné rozhodčí řízení mezi dopravními podniky.
- Na půdě OTIF se v celoevropském prostoru realizuje harmonizace technických předpisů v dnešní době.

Mezinárodní železniční osobní přeprava – CIV

- Úmluva CIV reguluje přímou metodou mezistátní osobní dopravu.
- Definuje ryze vnitrostátní přepravu, která je předmětem vnitrostátní právní regulace, definovány jsou rovněž základní pojmy jako osobní stanice, přepravní povinnost (dle přepravních předpisů jednotlivých států), pozornost je věnována tvorbě mezinárodních přepravních tarifů (ve východoevropském prostoru je běžná poplatková diskriminace cestujících, v západní Evropě to není přípustné (integrace v EU, politika jednotlivých států).
- Smlouva vytváří mechanismu pro zúčtování dopravy – rozdělení výnosů v souvislosti s náklady – původně byly zúčtovací mechanismy přes zlatý frank, později přes SDR (pozor, privátní kalkulace na SDR, nikoli držba), dnes přes Euro.

Mezinárodní železniční osobní přeprava – CIV II

- Definována jsou základní pravidla pro přepravní smlouvu – jednotné smluvní podmínky, omezená možnost odchylky vzhledem k ochraně cestujících.
- Železnice mají povinnost zveřejňovat vhodným způsobem mezinárodní jízdní řády
- Jsou stanoveny náležitosti a formát mezinárodní jízdenky, jsou stanovena pravidla pro příruční zavazadla, harmonizuje se právo rezervací a pravidlo povinnost umožnit jízdu při zmeškání přípoje nejbližším spojem.
- Oddělené zavazadlo (vedle smluvních výluk státy mohou určit výluky z přepravy, ty však musí být dány na vědomí druhým státům (výjezdním stanicím),
- Není-li ujednáno jinak, je možná přeprava jinudy, reaguje se na celní a sanitární předpisy jednotlivých států
- Jsou stanoveny nároky na obal zavazadla, jeho maximální velikost a váhu a zavazadlový lístek.

Mezinárodní železniční osobní přeprava – CIV III

- Je založená objektivní odpovědnost za usmrcení či újmu na zdraví pasažéra, za ztrátu zásilky (paušalizace ceny obsahu, není-li speciální ujednání) včetně vymezení odpovědnosti jednotlivých správ. Unifikují se pravidla pro uplatňování reklamací.

Mezinárodní železniční nákladní přeprava – CIM

- Za stanovených podmínek se stanoví přepravní povinnost. Smlouva vymezuje předměty, které se vylučují, resp. které může kterýkoli stát přepravy či dopravce vyloučit z přepravy. Pro přepravu některých rizikových druhů zboží a předmětů jsou stanovena zvláštní pravidla a nařízená zvláštní pozornost zúčastněných stran.
- Obecně se používají vnitrostátní tarify, dopravci se však mohou dohodnout na mezinárodních tarifech, pro které smlouva stanoví základní pravidla pro zúčtování. Smlouvu o přepravě zboží ztělesňuje nákladní list. Uzavření smlouvy se realizuje orazítkováním nákladního listu a přijetím zboží k přepravě. Smlouva stanoví náležitosti nákladního listu (stanice počátku a určení, vymezení zboží, hmotnost, popř. počet kusů, číslo vozu, seznam listin v souvislosti s celním a dalším odbavením, jméno a adresa odesílatele, zájem na dodání, popř. další náležitosti).

Mezinárodní železniční nákladní přeprava – CIM II

- Přepravní cestu může volit přepravce (přepravci sami, není-li ujednáno jinak), dovozní je buď uhrazené předem (vyplacená zásilka), nebo jej hradí příjemce zboží. Smlouva stanovuje okolnosti přijímání poškozeného zboží či zboží v poškozených obalech atd. Za práva přítomnosti odesílatele je možné kontrolovat kdykoli obsah zásilky vzhledem k souladu s deklarací. Je možné vyložit kdykoli přítěž při překročení hmotnosti.
- Dodací lhůty jsou buď dojednány (nepřímo, přes dohody železnic) nebo jsou implicitní. V případě překročení se platí tarifní penále, popř. penále zvlášť dohodnuté. Odesílatel (popř. příjemce) může měnit určité parametry zadání dopravy, následně se pak může měnit tarif.

Mezinárodní železniční nákladní přeprava – CIM III

- Pro účely celního odbavení se zavádí celní závěra (po celní deklaraci na vnitrozemské či hraniční stanici), železnice pak přebírá celní dokumenty a uplatňuje je při překročení hranice.
- Smlouva vymezuje odpovědnosti za vadný vagón, špatnou deklaraci zboží, špatné celní dokumenty, zpoždění, ztrátu či poškození zásilky atd. Stanoví se pravidla pro řešení sporů mezi provozovateli v případě poškození nebo ztráty vozu provozovatele. Možné jsou i soukromé vagóny, kde jsou zvláštní odpovědnostní vztahy. Zvláštní pravidla jsou pro dopravu kontejnerovou.

Nové železniční právo EU

- Evropská unie se snaží o užší integraci železnic členských států EU.
- Zavádí se umělá soutěž na železnicích, založená na rozdělení správy dopravní cesty a vytvoření prostoru pro soutěž přepravců.
- Postupně se zavádí pro mezistátní dopravu úprava na základě nařízení a směrnic.
- EU nepřehlédnutelně přispívá modernizaci železnic členských států a koordinuje výstavbu vysokorychlostních tratí a koridorů.