

Představujeme mezinárodní organizace v logistice a dopravě

CIT - Mezinárodní výbor železniční dopravy

CIT (International Rail Transport Committee) je mezinárodní nevládní organizací zaměřenou na mezinárodní drážní právo.

Úkoly CIT:

- jednotná aplikace a praktické zavádění Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF),
- standardizace právních vztahů mezi
 - zákazníky a drážními podniky,
 - drážními podniky a operátory infrastruktury,
 - drážními podniky navzájem,
- zastupování zájmů při jednání s veřejnými a soukromými subjekty.

Členové – představenstvo – sekretariát

CIT má 126 řádných členů z řad drážních podniků a 5 členů přidružených. Z ČR jsou členem ČD; z řady zemí je tu zastoupeno více drážních organizací – například z Rakouska 10, z Německa a Velké Británie po devíti.

Prezidentem je prof. dr Rainer, zastupující Německou dráhu, viceprezidentem Jean-Luc Dufournaud, místoředitel právní direkce francouzské SNCF. V představenstvu jsou dále zástupci drah Belgie, Bulharska, Itálie, Polska, Rakouska a Rumunska.

Generálním sekretářem je Thomas Leimgruber.

Kontakt

International Rail Transport Committee (CIT),
General Secretariat, Weltpoststrasse 20,
CH-3015 Bern, Švýcarsko
Tel: +41 (0) 31 350 01 90,
fax: +41 (0) 31 350 01 99,
e-mail: info@cit-rail.org

Z historie

Krátce potom, kdy na počátku roku 1893 vstoupila v platnost Úmluva o mezinárodní železniční přepravě, drážní podniky z většiny členských zemí

Úmluvy poznaly, že bude zapotřebí těsněji spolupracovat za účelem jejího snazšího praktického používání. Nicméně uplynulo deset let, než mohl být založen Mezinárodní výbor železniční dopravy (CIT).

Zásadním cílem sdružení bylo pomáhat drahám konsistentně aplikovat konvenci o nákladní dopravě, stejně tak jako později úmluvu o dopravě cestujících a zavazadel, která vstoupila v platnost v roce 1928.

K dosažení výše uvedeného navrhl CIT standardní pokyny, jak interpretovat právní texty, formuloval různé dohody o tom, jak definovat právní vztahy mezi drahami a vytvořil praktické instrukce pro použití pracovníky v provozu. CIT také významně přispěl k revizím konvencí, jež jsou čas od času zapotřebí. Management CIT, zajišťovaný do roku 1914 rakouskými státními drahami, se změnil v roce 1921 ve prospěch švýcarských federálních drah.

CIT 2010: Bernská výzva podniků železniční dopravy

CIT pořádal v polovině února jako každoročně takzvané Bernské dny na téma mezinárodního železničního práva. Stejně jako poslední jednání v roce 2009 tak i letošní akce měla za základní téma konkurenci různých právních režimů v drážním sektoru. Proto více než stovka hlavně drážních právníků a právníků přijala v polovině února ve švýcarském hlavním městě Bernskou výzvu. Ta žádá na zákonodárcích, aby různé právní režimy sjednotili.

Účastníci Bernských dnů převážně z podniků železniční dopravy zjišťují, že průběžná, na hranicích nezdržovaná, železniční doprava potřebuje také průběžné, jednotné právo. Tomu tak dodnes není,

protože na mezinárodní železniční dopravu se vedle národního práva vztahují až tři mezinárodní právní režimy, jež v mnoha ohledech nejsou kompatibilní:

- evropské právo v podobě směrnic a nařízení Evropské unie (pro 25 států EU s železniční dopravou),
- mezinárodní dopravní právo v rámci OTIF (sestavující ze 44 států),
- v rozsáhlé euroasijské dopravě navíc úmluvy SMPS a SMGS.

Mezinárodní silniční nákladní doprava jako hlavní konkurent železnic naproti tomu disponuje průběžným, až po Asii dosahujícím jednotným právem v podobě Úmluvy o mezinárodní silniční nákladní dopravě CMR.

Divergentní, vzájemně se dokonce blokující právní režimy pro mezinárodní železniční dopravu brání rychlým, nekomplikovaným přechodům hranic na bezpečném jednotném právním základě a ztěžují prosazení nároků na náhrady, jak ukazuje neuplatnění přílohy CUI ke COTIF ve většině členských států EU.

Zákazníci železnic, cestující a odesílatelé zboží stále znovu postrádají průběžné drážní nabídky na základě jediné smlouvy s jednotnými podmínkami od začátku až do konce. Podniky železniční dopravy navazují na požadavky svých zákazníků a spojují je se svými vlastními očekáváními ve výzvě různým zákonodárcům, kteří v Evropě a mimo ni vytvářejí drážní právo:

1. Pro stejné dopravní skutkové podstaty potřebují podniky železniční dopravy jednotné dopravní právo s jednotnými právními pojmy.
2. Navzájem se překrývající právní režimy si nesmějí navzájem konkurovat a vzájemně se blokovat, ale je třeba je koordinovat, aby se doplňovaly a neprotiřečily si.
3. Železnice potřebují jednoduché, srozumitelné a pro sebe a své zákazníky snadno použitelné právo, a to i když se více právních režimů vzájemně doplňují.
4. V zájmu právní jistoty musí být jednou přijaté právo po určitou dobu stálé.
5. Při přípravě legislativní činnosti EU by měla Evropská komise usilovat o maximální průhlednost.

V tomto smyslu apelují drážní podniky na příslušné mezinárodní zákonodárce:

- Evropskou unii (Komisi, Evropský parlament a Radu),
 - Mezinárodní organizaci pro mezinárodní železniční dopravu OTIF,
 - Spojené národy – Evropskou hospodářskou komisí pro Evropu UNECE,
 - Organizaci pro spolupráci železnic OSŽD,
- s přáním při zákonodárné činnosti koordinovat a harmonizovat překrývající se oblasti, pokud by se mělo vytvářet nové drážní právo. ■

Ing. Jiří Kladiva, CSc.

