

---

# E-bulletin dopravního práva

---

## Obsah

- I. Zásílatel coby dopravce
- II. Elektronický nákladní list a CMR
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

### ***I. Zásílatel coby dopravce***

Otázka rozlišení právního postavení zasílatele a dopravce je v našem právním řádu, ale i v právním řádu řady dalších zemí, značně citlivá a komplikovaná. Nejednoznačnost rozlišení zasílatele a dopravce, umocňována vývojem multimodální přepravy a poskytováním logistických služeb, nabývá stále na významu a její zodpovězení je proto více otázkou přístupu každého jednotlivce k jejímu řešení, než jednoznačným závěrem vyplývajícím z právní úpravy.

Obchodní zákoník v § 601 říká, že zasílatel se smlouvou zasílatelskou zavazuje příkazci **obstarat** vlastním jménem a na účet příkazce přepravu z místa na místo. Naopak dopravce dle § 610 Obchodního zákoníku má za úkol zásilku z místa na místo přímo **přepřavit**. Z této právní úpravy jako by bylo zřejmé, že úkolem zasílatele je jednoznačné zprostředkování (obstarání) přepravy, zatímco dopravce fakticky provádí přepravu (nebo je alespoň součástí řetězce dopravců).

V praxi v oblasti obstarání přepravy či její realizace však není řešení otázky postavení těchto subjektů tak jednoznačné. Odesílatelé vesměs žádají, aby jejich smluvním partnerem byla vždy jedna osoba, vůči níž by mohli uplatnit nároky z pozdního dodání, poškození či ztráty zásilky, včetně realizace veškerých plateb, uplatňování dalších škod, apod. Naopak zasílatelé se ve snaze nabídnout co nejširší služby staví do role dopravců, skladovatelů, celních deklarantů, avšak často jenom do okamžiku, než v dosud bezproblémovém smluvním vztahu selže některý článek a je nutno vůči někomu vyvodit odpovědnost. V takovém okamžiku se zasílatelé vrací ke své „čisté“ podobě tak, jak stanoveno v obchodním zákoníku a odmítají převzít odpovědnost vyšší, než jaká souvisí s obstaráním přepravy samotné. V praxi tedy zasílatelé „tají“ své skutečné právní

postavení, neodlišují se dostatečně od dalších na přepravě zúčastněných osob (dopravců, skladovatelů) a přijímají rizika, která v případě jejich naplnění nemusí mít vždy pro zasílatele úspěšný závěr. Jen samotné riziko pojištění zasílatele výhradně na služby zasílatelské může přinést zasílateli nemalé ztráty, bude-li zasílatel později soudem uznán za dopravce, který musí hradit škodu vzniklou na zásilce v neomezeném rozsahu.

Zasílatelova odpovědnost v obchodním zákoníku není finančně žádným způsobem ohraničena. Zasílatel tedy odpovídá za vzniklou škodu v plném rozsahu, bez jakéhokoli omezení a celým svým majetkem. Určitým řešením pro zasílatele může být sjednání Všeobecných zasílatelských podmínek Svazu spedice a logistiky České republiky ve vydání s účinností od července 2005, které obsahují omezení zasílatelovy odpovědnosti tak, jak lze připustit výkladem dispozitivních ustanovení obchodního zákoníku. V bodě 4.4. Všeobecných zasílatelských podmínek SSL ČR je odpovědnost zasílatele omezena částkou SDR 20.000,- za škodní událost nebo více škodních událostí majících jednu a tutéž příčinu vzniku škody, v případě ztráty, zničení nebo poškození zásilky pak částkou 8,33 SDR za 1 kg hrubé hmotnosti ztracené, zničené nebo poškozené zásilky a v případě škody vzniklé z opožděného dodání zásilky částkou odpovídající výši úplaty sjednané s příkazcem. Nepřímá škoda ani ušlý zisk se přitom nenahrazují. Podmínkou platnosti těchto omezení je přirozeně platné sjednání Všeobecných zasílatelských podmínek SSL na příslušný zasílatelský vztah.

Jasný a právně srozumitelný přístup k řešení otázky zasílatele a dopravce má Německo. V § 459 německého obchodního zákoníku (HGB) se říká, že *„je-li jako odměna sjednána pevná částka, která zahrnuje též náklady za přepravu, má zasílatel ve vztahu k přepravě práva a povinnosti dopravce.“* V § 460 pak HGB říká, že *„zasílatel je oprávněn uskutečnit přepravu zásilky společně se zásilkou jiného odesílatele na základě na vlastní náklady uzavřené přepravní smlouvy o přepravě sběrných zásilek. Využije-li zasílatel tohoto oprávnění, má ve vztahu k přepravě sběrných zásilek práva a povinnosti dopravce.“* Tato jednoznačná ustanovení považují tedy zasílatele za dopravce nejenom v případě jeho tzv. samovstupu, ale též v případě, že nerozdělí cenu přepravy, dalších nákladů a svou odměnu v samostatném vyúčtování, nebo pokud uskuteční tzv. sběrnou službu, při níž v jedné zásilce přepraví zboží více odesílatelů. Tento právní přístup k řešení otázky rozlišení zasílatele a odesílatele odstranil pochybnosti o budoucím postupu soudů. Navíc, německé soudy vztáhly toto ustanovení i vůči článku 1 Úmluvy CMR a považují často zasílatele ve výše uvedených případech za dopravce i při mezinárodní přepravě zboží. Podobný přístup lze vysledovat v praxi soudů v Rakousku, Velké Británii, Dánsku, částečně též v Belgii a Holandsku, tedy zemí, které jsou také stranami Úmluvy CMR. Bude-li tedy proti českému zasílateli podána žaloba v těchto zemích, lze očekávat aplikaci podobnou ustanovením §§ 459 a 460 německého obchodního zákoníku. O tom svědčí i dále

uvedený rozsudek Vrchního zemského soudu v Kolíně nad Rýnem, který neváhal použít tato ustanovení na postavení francouzského zasílatele (viz část Rozhodnutí).

Před českými soudy je takové rozlišení sice občas aplikováno, ale nepředstavuje dosud závazný výklad ustanovení obchodního zákoníku. Jednoznačná změna obchodního zákoníku by proto přispěla k vyjasnění postavení zasílatele a zabránila celé řadě sporů. Soudy nižších stupňů stále vycházejí z formálního výkladu § 601 obchodního zákoníku, zatímco soudy vyšších stupňů (zejména pak Vrchní soud v Praze) se již přiklánějí k extenzivnějšímu výkladu postavení zasílatele ve smyslu výše uvedeném.

Příkladem může být již ve 2. vydání elektronického buletinu uveřejněné usnesení Vrchního soudu v Praze č.j. 12 Cmo 32/2006-109 ze dne 10.10.2006, v němž Vrchní soud v Praze konstatoval, že „sjednání tzv. přejímací sazby za služby poskytované zasílatelem má dopad na posuzování smluvního vztahu, který není považován za vztah ze zasílatelské smlouvy, nýbrž za vztah z přepravní smlouvy. Zasílatel je pokládán za dopravce se všemi důsledky s tím spojenými, zejména co do práv a povinností a odpovědnosti“ (cit.).

Mezi zasílatelem a dopravcem existuje přirozeně celá řada rozlišovacích kritérií, na něž se lze úspěšně odvolávat.

K nim patří zejména:

- a) označení zasílatele na firemním hlavičkovém papíře  
Řada zasílatelů ve svém firemním hlavičkovém papíře jednoznačně uvádí, že poskytuje zasílatelské služby, nebo že jde o mezinárodní či tuzemské zasílatelství, bez jakéhokoli vztahu k přepravě.
- b) označení zasílatele na firemním razítku  
Rovněž tak firemní razítka obsahují odkaz na provozování zasílatelské firmy, včetně uvedení slova „zasílatel“ nebo „zasílatelství“ již v obchodním jménu společnosti.
- c) označení zasílatele v objednávce či v potvrzení objednávky služeb  
V objednávce služeb či v potvrzení objednávky zasílatelé často uvádějí, že „zprostředkují“ nebo „obstarají“ nebo „zajistí“ přepravu, čímž jednoznačně vyjadřují své postavení zasílatele. Uvedení termínu „provedení přepravy“ naopak naznačuje spíše postavení dopravce.
- d) fakturace zasílatelské odměny a dalších nákladů (přepravného, stojného, celních úkonů)  
Někteří zasílatelé uvádějí výši své odměny odděleně od ceny přepravného a dalších nákladů, jako je stojné, poplatky za přetížení vozidla, dálniční poplatky atd.
- e) existence řádného živnostenského listu na zasílatelství, popřípadě přepravu zboží

Pokud se v předmětu podnikání zasílatele neobjevuje mezinárodní přeprava či tuzemská přeprava, je zřejmé, že zasílatel ani nemá oprávnění takové činnosti nabízet a vykonávat. Existence živností typu zprostředkování přepravy, zasílatelství, obstarání služeb souvisejících s přepravou apod. dokládá zprostředkovatelskou – zasílatelskou povahu činnosti subjektu.

- f) existence či neexistence parkoviště pro parkování vozidel  
Doprovce musí mít přirozeně zajištěno místo pro parkování vozidel, což v případě zasílatele zpravidla postrádá smysl.
- g) vlastnictví či nájem dopravních prostředků k realizaci samotné přepravy zboží  
Zasílatel obvykle nemívá ve svém vlastnictví ani v nájmu dopravní prostředky k realizaci samotné přepravy zboží. Tato skutečnost svědčí spíše dopravcům, kteří jsou dále schopni prokázat výdaje za úhradu silniční daně, spotřebu pohonných hmot, pojištění vozidel, technické prohlídky, úhradu leasingových splátek apod.
- h) zaměstnávání řidičů či existence jiné smlouvy zajišťující řidiče pro ovládání vozidel  
Pracovní smlouvy řidičů vozidel či smlouvy s řidiči na bázi živnostenských služeb externí povahy svědčí spíše dopravcům, než-li zasílatelům, kteří často nevlastní ani neprovozují žádná nákladní vozidla.
- i) běžná praxe v podniku zasílatele či dopravce, umožňující rozlišení tohoto právního postavení  
Bude jistě prokazatelné, že zasílatel za určité období své činnosti neprovedl např. žádnou přepravu zboží vlastními prostředky, nezaměstnával žádného řidiče, neplatil leasingové splátky najatých vozidel apod., což jednoznačně svědčí o dlouhodobé zprostředkovatelské – obstaravatelské činnosti zasílatele.

Rozlišování zasílatele a dopravce, prováděné v současné době v odborné literatuře i v praxi (zejména vyšších soudů), spočívající v hledání nedostatečných znaků zasílatelské smlouvy (absence jednání vlastním jménem a nerozlišení zasílatelské odměny) představuje pouze náhražku nedostačující právní úpravy a je spíše důsledkem nejednoznačnosti právních norem. Nejistota, která vládne na straně zasílatele v případě zahájení soudního sporu, je vždy značná. Je přirozené, že zasílatel obhajuje své zasílatelské postavení tam, kde mu hrozí povinnost k náhradě značné škody (v postavení dopravce s neomezenou odpovědností), naopak snaha prokázat zasílateli jeho postavení dopravce ze strany odesílatelů či příjemců nárokujících náhradu škody také nepostrádá svoji racionalitu.

Je nutno přirozeně upozornit také na úskalí pojištění odpovědnosti zasílatele nebo dopravce. Ne každá pojišťovna na trhu poskytuje záruky za úhradu plnění vztahujících se k odpovědnosti zasílatele, který byl (např. soudem) uznán za dopravce. Pojištné smlouvy, které se týkají výhradně činnosti zasílatele, nekryjí odpovědnost zasílatele dle Úmluvy CMR a je-li následně

zasílatel uznán odpovědným v rámci Úmluvy CMR, pojišťovny neposkytnou zasílateli pojistné plnění na pokrytí alespoň části jeho odpovědnosti. Je proto v zájmu každého zasílatele, aby prověřil, zda jím uzavřená pojistná smlouva na krytí odpovědnosti jeho činnosti zahrnuje též případ, kdy by byl uznán odpovědným jako dopravce ve smyslu Úmluvy CMR (nebo i ve smyslu obchodního zákoníku). Mohlo by tak dojít i ke kuriózní situaci, kdy by se zasílatel, odpovědný dle obchodního zákoníku za úhradu celé vzniklé škody bez omezení, dovolával naopak svého postavení dopravce, čímž by mohl využít limitovanou náhradu škody dle čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR ve výši SDR 8,33 za 1 kg hrubé váhy.

I z tohoto rozboru je zřejmé, že nejisté rozlišení postavení zasílatele a dopravce může v běžném životě vytvářet celou řadu nepříjemných situací, řešitelných případ od případu v závislosti na hrozícím nebezpečí a riziku na straně zasílatele. Lze proto jen znovu zdůraznit, že určitější právní úprava by rozhodně přispěla ke zmenšení, ne-li přímo odstranění značného počtu takových případů.

O to složitější je postavení právních zástupců, zastupujících často v rozdílných případech zasílatele, popř. odesílatele, či příjemce, mají-li zaujmout jednoznačné stanovisko k otázce právního statusu zasílatele/doprovce.

## **II. Elektronický nákladní list a CMR**

Je jistě nesporné, že nákladní list je jedním z nejdůležitějších dokumentů používaných při přepravě zboží. Český obchodní zákoník v § 611 hovoří o povinnosti dopravce vydat na požádání odesílateli **přepravní doklad**, aniž je však výslovně jmenován nákladní list. Dále pak hovoří obchodní zákoník v § 612 o povinnosti dopravce vydat odesílateli **náložný list**. Přitom zákon jednoznačně říká, že je dopravce povinen „vydat“ náložný list a dále že náložný list je „**listina**, s níž je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem této listiny“. Z textu je zřejmé, že český obchodní zákoník uvažuje pouze o písemné podobě přepravního dokladu.

Rovněž tak ustanovení kapitoly III. Úmluvy CMR předpokládá, že nákladní list je vydáván v písemné podobě, ve třech vyhotoveních a je podepsán odesílatelem a dopravcem. Nástup období kontejnerizace a multimodální přepravy nicméně překonal tyto formální požadavky na listinnou podobu nákladních listů a čím dál častěji se ozývají hlasy volající po modernizaci těchto dokumentů, zejména se stále rozsáhlejším zaváděním elektronického podpisu, elektronického bankovníctví a zrychlováním výměny informací a tím i dokumentů.

Přenesení nákladního listu z jeho listinné podoby do podoby dematerializované je samozřejmě možné, ale na cestě k tomu vyvstává celá řada potíží. Především s tím nepočítá dosavadní právní úprava, zejména soudnictví vychází striktně z materializované podoby dokumentů a důkazy prováděné listinami, které byly získány z médií (nepředstavují tedy originální vyhotovení a neobsahují ani originální podpisy), mají v soudním řízení stále nedostatečnou průkazní hodnotu. Dalším problémem je možnost zneužití dematerializované podoby nákladního listu, ztížená obchodovatelnost, stejně jako i ztížená možnost vyvolat v budoucnu podobu původního nákladního listu či prokázat stálost jeho obsahu.

Základní podmínkou pro použití elektronického nákladního listu je vytvoření systému přístupových hesel, která by umožnila dopravci, odesílateli, příjemci nebo i třetím osobám, které z nákladního listu mohou odvodit své nároky, nebo na které byly nároky převedeny, tyto údaje kdykoli využít či se jimi prokázat.

Některé modernější mezinárodní úmluvy o přepravě zboží (např. Montrealská Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě z roku 1999) umožňují vydání nákladního listu i v elektronické podobě. Naopak, starší úmluvy (o námořní přepravě, jako např. Haagská pravidla z roku 1924) přirozeně s vydáváním elektronického nákladního listu nepočítaly.

Již s počátkem elektronizace nicméně vznikaly snahy používat elektronický nákladní list namísto jeho listinné podoby i v mezinárodní přepravě. Od roku 1971 používala skupina rejdářů Atlantic Container Line pro přepravu kontejnerů v Severním Atlantiku elektronický nákladní list, nicméně pro jeho malou použitelnost se tento pokus nijak nerozšířil. Rovněž tak od roku 1986 používala Asociace mezinárodních vlastníků olejových tankerů (INTERTANKO) a Chase Manhattan Bank v rámci společného podniku SeaDocs Registry Ltd. se sídlem v Londýně při přepravě v rámci této skupiny elektronický nákladní list, nicméně tento pokus trval zhruba jenom jeden rok.

Základním problémem použití elektronického nákladního listu je, aby mu zůstaly zachovány základní funkce listinného nákladního listu, tedy funkce potvrzovací (potvrzení dopravce o převzetí zboží), důkazní (důkaz o uzavřené smlouvě o přepravě, množství převzatého zboží) a případně charakter cenného papíru v jeho tradiční podobě (s možností předání a tudíž převodu vlastnictví ke zboží, což se týká především přepravy námořní).

Snahy o využití elektronických prostředků při vystavování a používání nákladních listů v silniční přepravě se přirozeně nemohly vyhnout ani Úmluvě CMR. V říjnu roku 2006 bylo na stém zasedání pracovní skupiny UNECE (Hospodářská komise OSN pro Evropu, od roku 1947)

v Ženevě rozhodnuto, že při změně Úmluvy CMR bude preferován návrh UNIDROIT/UNCITRAL oproti návrhu, který vypracovala IRU a který se týká elektronického nákladního listu. Předpokládá se všeobecně, že bude lépe ke stávající Úmluvě CMR přijmout **dotatkový protokol** stejně jako v roce 1978, než provádět celkovou revizi dobře fungující Úmluvy CMR. Revize Úmluvy CMR ve smyslu jejího článku 49 by byla časově nesmírně komplikovanou záležitostí, nehledě na nebezpečí vznesení dalších otázek spojených s fungováním Úmluvy CMR a rozdílný pohled smluvních států. Návrh UNIDROIT/UNCITRAL je uveden v českém překladu dále. V zásadě tento návrh vychází z následujících principů:

- 1) Elektronický nákladní list může existovat vedle listinného nákladního listu, má stejnou důkazní sílu a závaznost.
- 2) Elektronický nákladní list je ověřován formou elektronického podpisu. Elektronický nákladní list lze nicméně ověřovat i jinými způsoby, přípustnými právní úpravou země, v níž byl vystaven.
- 3) Úprava údajů v elektronickém nákladním listě musí být prováděna způsobem umožňujícím identifikaci provedení doplnění a úpravy. Zvláštní požadavek je kladen na nedotčenost údajů obsažených v elektronickém nákladním listu od doby, kdy byl poprvé vyhotoven ve svém finálním znění.
- 4) Smluvním stranám je ponechána určitá volnost, aby se dohodly na postupu pro vystavení, předání nákladního listu, zachování nedotčenosti, potvrzení o dodání zásilky a dalších skutečností tak, aby byly splněny podmínky Protokolu a Úmluvy.
- 5) Článek 6 navrhovaného Protokolu umožňuje, aby doklady předávané dopravci za účelem uskutečnění přepravy a s ní souvisejících řízení byly předány rovněž v elektronické podobě, pokud se tyto dokumenty v této podobě nacházejí.

Lze ocenit, že navrhovaný Protokol je svým obsahem poměrně jednoduchý, ponechávající prostor pro budoucí vývoj elektronických prostředků, pro dohodu stran a právní stav v jednotlivých smluvních zemích.

Bez ohledu na to kdy, v jaké podobě a zda-li vůbec bude Protokol přijat, lze říci, že tento návrh dává dostatečnou představu o budoucí možné právní úpravě používání elektronického nákladního listu v rámci mezinárodní silniční přepravy a Úmluvy CMR.

Navrhovaný text Protokolu:

#### *STRANY TOHOTO PROTOKOLU*

*JAKOŽTO STRANY Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), uzavřené v Ženevě dne 16. května 1956,*

*PŘEJÍCE SI doplnit Úmluvu tak, aby bylo usnadněno fakultativní vyhotovení nákladního listu pomocí postupů užívaných pro elektronické zaznamenávání údajů a nakládání s nimi,*

*SE DOHODLY TAKTO:*

### *Článek 1* **Definice**

*Pro účely tohoto Protokolu*

*„Úmluva“ znamená Úmluvu o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR);*

*„Elektronický záznam dat“ znamená informace generované, odeslané, obdržené nebo uložené elektronickými, optickými, digitálními nebo jinými prostředky, s tím, že takto sdělená informace je přístupná k následnému použití;*

*„Elektronický nákladní list“ znamená nákladní list obsahující údaje pocházející z jednoho nebo několika elektronických záznamů dat dopravce, odesílatele nebo jiné osoby podílející se na plnění smlouvy o přepravě podléhající Úmluvě, včetně údajů logicky spojovaných s elektronickým záznamem dat prostřednictvím dodatků nebo jinak spojovaných s elektronickým záznamem dat současně s jeho vydáním nebo následně poté, takže se stávají součástí elektronického nákladního listu;*

*„Elektronický podpis“ znamená údaje v elektronické podobě připojené k jiným elektronickým údajům nebo s nimi logicky spojované, které slouží k ověření pravosti.*

### *Článek 2*

#### **Rozsah a účinnost elektronického nákladního listu**

*1) V souladu s ustanoveními tohoto Protokolu nákladní list jmenovaný v Úmluvě, stejně jako jakýkoli požadavek, přiznání, pokyn, žádost, výhradu nebo jiné sdělení ohledně plnění smlouvy o přepravě podléhající Úmluvě lze provádět formou elektronického záznamu dat.*

2) *Elektronický nákladní list splňující podmínky tohoto Protokolu odpovídá nákladnímu listu, jak jej upravuje Úmluva, a má tudíž stejnou důkazní sílu a účinnost jako tento nákladní list.*

### Článek 3

#### **Ověření elektronického nákladního listu**

1) *Elektronický nákladní list ověřují smluvní strany smlouvy o přepravě formou věrohodného elektronického podpisu spojeného s elektronickým nákladním listem. Není-li prokázáno jinak, elektronický podpis se považuje za věrohodný, pokud:*

- (a) se váže výhradně na podepisující osobu;*
- (b) jeho prostřednictvím lze zjistit totožnost podepisující se osoby;*
- (c) je vytvářen s použitím prostředků, které je schopna ovládat výhradně podepisující se osoba; a*
- (d) je spojen s údaji, k nimž se vztahuje, takovým způsobem, který umožňuje zjištění jakýchkoli následných změn těchto údajů.*

2) *Elektronický nákladní list lze ověřovat i jinými způsoby přípustnými právní úpravou země, v níž byl vystaven.*

3) *K údajům obsaženým v elektronickém nákladním listu má přístup jakákoli osoba k tomu oprávněná.*

### Článek 4

#### **Podmínky pro vydání elektronického nákladního listu**

1) *Elektronický nákladní list bude obsahovat tytéž údaje jako nákladní list upravený Úmluvou.*

2) *Při vyhotovování elektronického nákladního listu musí být zajištěna nedotčenost údajů v něm obsažených od okamžiku, kdy byl poprvé generován ve finálním znění. Údaje se považují za nedotčené, když jsou úplné a nezměněné, kromě případů jejich doplňování nebo upravování v rámci běžné komunikace, skladování a vystavování.*

3) *Údaje v elektronickém nákladním listu lze doplňovat nebo upravovat v případech předpokládaných Úmluvou. Při doplňování a upravování elektronického nákladního listu je*

*třeba použít způsob umožňující identifikaci provedeného doplnění a úpravy a zachování původních údajů.*

#### *Článek 5*

##### **Vystavování elektronického nákladního listu**

*1) Strany mající zájem o plnění smlouvy o přepravě se dohodnou na způsobech realizace a jejich uplatnění ke splnění požadavků tohoto Protokolu a Úmluvy, zejména co se týče:*

- (a) postupu pro vystavení a předání nákladního listu oprávněné osobě;*
- (b) zachování nedotčenosti elektronického nákladního listu;*
- (c) způsobu, jakým osoba nárokuje práva z elektronického nákladního listu prokáže toto oprávnění;*
- (d) způsobu vydání potvrzení o tom, že došlo k dodání příjemci;*
- (e) postupu doplnění nebo úpravy elektronického nákladního listu; a*
- (f) postupů pro nahrazení elektronického nákladního listu nákladním listem vydaným jinými prostředky.*

*2) Elektronický nákladní list musí obsahovat odkaz na postupy uvedené v odst. 1 a tyto musejí být ihned zjistitelné.*

#### *Článek 6*

##### **Dokumenty k doplnění elektronického nákladního listu**

*1) Dopravce je povinen v každém případě předat odesílateli na jeho žádost potvrzení o převzetí zboží a dále veškeré informace potřebné k označení zásilky a k zajištění přístupu k nákladnímu listu, na nějž se odkazuje tento Protokol.*

*2) Dokumenty, na něž se odkazuje v čl. 6, odst. 2(g) a čl. 11 Úmluvy, může odesílatel předat dopravci formou elektronického záznamu dat, nacházejí-li se tyto dokumenty v této podobě, a pokud se smluvní strany dohodnou na způsobem zajišťujících propojení mezi těmito dokumenty a nákladním listem, na nějž se odkazuje tento Protokol, a to způsobem zajišťujícím jejich nedotčenost.*

#### **Závěrečná ustanovení**

Článek 7  
**Podpis, ratifikace, přistoupení**

- 1) *Tento Protokol bude otevřen k podpisu státům, které podepsaly Úmluvu, nebo k ní přistoupily, a které jsou buď členy Evropské hospodářské komise nebo byly přijaty ke Komisi jako konzultanti v souladu s § 8 podmínek Komise.*
- 2) *Tento Protokol bude otevřen k přistoupení kterémukoli ze států odkazovaných v odst. 1 tohoto článku, které jsou stranami Úmluvy.*
- 3) *Tyto státy, které se mohou podílet na vymezených činnostech Evropské hospodářské komise v souladu s § 11 podmínek Komise, a které přistoupily k Úmluvě, se mohou stát smluvními stranami tohoto Protokolu, pokud k němu přistoupí, jakmile nabude platnosti.*
- 4) *Tento Protokol bude otevřen k podpisu v Ženevě od ..... do ..... (včetně). Poté bude otevřen k přistoupení.*
- 5) *Tento Protokol bude podléhat ratifikaci poté, co příslušný stát ratifikoval Úmluvu nebo k ní přistoupil.*
- 6) *Ratifikace nebo přistoupení nabývá účinnosti uložením listiny u Generálního tajemníka Organizace spojených národů.*
- 7) *Ratifikační listiny nebo listiny o přistoupení uložené poté, co nabyly platnosti dodatek k tomuto Protokolu vůči všem smluvním stranám nebo poté, co byla realizována veškerá opatření nezbytná k zajištění platnosti tohoto dodatku vůči všem smluvním stranám, platí pro tento Protokol ve znění upraveném tímto dodatkem.*

Článek 8  
**Platnost**

- 1) *Tento Protokol nabývá platnosti devadesátým dnem poté, co pět ze států, na něž se odkazuje v čl. 7 odst. 1 a 2 tohoto Protokolu, uložilo své ratifikační listiny nebo listiny o přistoupení.*

2) *Vůči státu, který tento Protokol ratifikuje nebo k němu přistoupí až poté, co pět států uložilo své ratifikační listiny nebo listiny o přistoupení, nabývá platnosti devadesátým dnem poté, co tento stát uložil svou ratifikační listinu nebo listinu o přistoupení.*

#### *Článek 9*

##### **Výpověď**

1) *Tento Protokol může vypovědět kterákoli smluvní strana písemným oznámením generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů.*

2) *Výpověď nabude účinnosti jeden rok ode dne, kdy uvedené oznámení obdržel generální tajemník.*

3) *Smluvní strana, která přestane být stranou Úmluvy, k témuž datu přestává být i stranou tohoto Protokolu.*

#### *Článek 10*

##### **Ukončení platnosti**

*Jestliže by se po nabytí platnosti tohoto Protokolu počet smluvních stran v důsledku výpovědi snížil na méně než pět, tento Protokol pozbude platnosti dnem, kdy dojde k poslední z uvedených výpovědí. Pozbývá platnosti i ode dne, kdy pozbude platnosti Úmluva.*

#### *Článek 11*

##### **Prohlášení ohledně územní platnosti**

1. *Každý stát může v době uložení svých ratifikačních listin nebo listin o přistoupení nebo kdykoli poté prohlášením adresovaným generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů určit, že tento Protokol platí pro všechna nebo některá území, která reprezentuje v mezinárodních vztazích a ve vztahu k nimž učinil prohlášení v souladu s čl. 46 Úmluvy. Tento Protokol platí pro území vyjmenovaná v oznámení počínaje devadesátým dnem od jeho obdržení generálním tajemníkem, popř. pokud v daném termínu Protokol nenabyl ještě platnosti, pak ode dne, kdy nabude Protokol platnosti.*

2) *Každý stát, který učinil prohlášení v souladu s předchozím odstavcem, jímž se platnost tohoto Protokolu rozšiřuje na území, která reprezentuje v mezinárodních vztazích, může tento Protokol vypovědět zvlášť ve vztahu k příslušnému území v souladu s ustanoveními čl. 9 výše.*

## Článek 12

### **Spory**

*Případné spory mezi dvěma nebo více smluvními stranami ohledně výkladu nebo použití tohoto Protokolu, které strany nejsou schopny vyřešit jednáním nebo jinak, mohou být na žádost jedné z dotčených smluvních stran postoupeny k urovnání mezinárodnímu soudnímu dvoru.*

## Článek 13

### **Výhrady**

1) *Každá smluvní strana může při podpisu nebo ratifikaci tohoto Protokolu nebo přistoupení k němu prohlásit oznámením adresovaným generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů, že se necítí vázána čl. 12 tohoto Protokolu. Ostatní smluvní strany nebudou čl. 12 vázány vůči smluvní straně, která učinila takovou výhradu.*

2) *Každá smluvní strana, která učinila výhradu podle odstavce 1 tohoto článku, může kdykoli tuto výhradu odvolat oznámením zaslaným generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů.*

3) *Jiné výhrady k tomuto Protokolu jsou nepřipustné.*

## Článek 14

### **Svolání diplomatické konference**

1) *Po uplynutí tří let platnosti tohoto Protokolu může kterákoli smluvní strana požádat oznámením zaslaným generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů o svolání konference za účelem revize tohoto Protokolu. Generální tajemník vyrozumí o této žádosti všechny smluvní strany a svolá revizní konferenci, sdělí-li mu nejméně čtvrtina smluvních stran svůj souhlas s touto žádostí do čtyř měsíců ode dne, kdy generální tajemník odeslal vyrozumění.*

2) *Je-li svolána konference podle předchozího odstavce, vyrozumí o tom generální tajemník všechny smluvní strany a vyzve je, aby do tří měsíců předložily návrhy, o jejichž projednání na konferenci žádají. Generální tajemník rozešle všem smluvním stranám nejméně tři měsíce předem dnem zahájení konference předběžný pořad jednání konference spolu s textem těchto návrhů.*

3) *Generální tajemník pozve na každou konferenci svolanou podle tohoto článku všechny státy uvedené v čl. 7 odst. 1 a 2, jakož i státy, které se staly smluvními stranami podle čl. 7 odst. 3 tohoto Protokolu.*

Článek 15  
**Oznámení státům**

*Vedle oznámení uvedených v čl. 13 generální tajemník Organizace spojených národů vyrozumí i státy uvedené v čl. 7 odst. 1 a 2 tohoto Protokolu a dále státy, které se staly smluvními stranami v souladu s čl. 7 odst. 3 tohoto Protokolu:*

- (a) o ratifikacích a přistoupeních podle čl. 7;*
- (b) o termínu, kdy tento Protokol nabude platnosti v souladu s čl. 8;*
- (c) o výpovědích podle čl. 9;*
- (d) o ukončení platnosti tohoto Protokolu v souladu s čl. 10;*
- (e) o prohlášeních a oznámeních, které obdržel v souladu s čl. 11;*
- (f) o prohlášeních a oznámeních, které obdržel v souladu s čl. 13, odst. 1 a 2.*

Článek 16  
**Uložení**

*Po ..... bude originál tohoto Protokolu uložen u generálního tajemníka Organizace spojených národů, který rozešle jeho ověřené shodné stejnopisy všem státům uvedeným v čl. 7 odst. 1, 2 a 3 tohoto Protokolu.*

*VYHOTOVENO v Ženevě, dne ....., v jediném vyhotovení v jazyce anglickém a francouzském, přičemž obě tyto jazykové verze mají stejnou platnost.*

*NA DŮKAZ ČEHOŽ níže podepsaní, kteří jsou k tomu řádně zmocněni, tento Protokol podepsali jménem:*

### **III. Soudní rozhodnutí**

**Rozsudek Oberlandesgericht(u) Köln ze dne 27.9.2005 – 3 U 143/02 – publikován v časopise Transportrecht 7/8, 2007, str. 316**

Dopravce přepravoval 20 palet computerového zařízení (notebooků) z Francie do Německa. Řidič odstavil v noci z důvodu nočního odpočinku nákladní vozidlo na nehlídaném parkovišti poblíž čerpací stanice mezi Paříží a Maubeuge. Z vozidla bylo do rána odcizeno 7 palet notebooků v celkové hodnotě téměř EUR 300.000,-.

Žalobu podala pojišťovací společnost, která pojistila příjemce zboží. Prvoinstanční Zemský soud v Kolíně žalobu proti dopravci zamítl s tím, že se nepodařilo prokázat uzavření přepravní smlouvy podle francouzského práva.

Odvolací soud však žalobě vyhověl, když vycházel z následujících zjištění a právních závěrů:

- 1) Řidič dopravce měl možnost využít v okruhu 20-30 km dvou hlídaných parkovišť pro odstavení vozidla z důvodu nočního odpočinku. Taková parkoviště však nevyužil a ani nepátral po jejich existenci. Toto jeho jednání lze proto kvalifikovat jako hrubou nedbalost. Soud přihlédl k tomu, že computerová zařízení jsou rovněž často objektem krádeží, což řidiči muselo být dobře známo.
- 2) I když žalobu podal příjemce (v právním nástupnictví pojišťovací společnost), lze mu přiznat postavení žalobce, ačkoliv sám nebyl poškozenou stranou. Soud souhlasil s právem žalobce uplatňovat nárok na náhradu škody, která vznikla jiné (třetí) osobě, a to na základě všeobecně platné zásady vztahující se též na procesní postavení v rámci Úmluvy CMR, že k uplatňování nároku na náhradu škody vzniklé třetí osobě je oprávněn i ten, jehož zájmy jsou s jinou (třetí) osobou spjaty na základě zasílatelské, přepravní nebo kupní smlouvy a uplatnění nároku je v takovém případě opodstatněné. Oprávnění žalobce v takovém případě vyplývá ze škody vzniklé třetí osobě, na jejímž uplatnění je však žalobce přímo závislý.
- 3) Podle německého práva se zjištění, zda mezi odesílatelem a dopravcem v daném případě byla uzavřena přepravní smlouva, provede výkladem francouzského práva. Tak bylo zjištěno, že dopravce v daném případě jednal jako *commissionaire de transport*, tedy zasílatel. Odvolací Vrchní zemský soud v Kolíně však přesto uznal, že zasílatel v daném případě převzal shodně s § 459 německého obchodního zákoníku zásilku za tzv. přejímací sazbu, tudíž je nutno na něj pohlížet jako na dopravce. Dle názoru odvolacího soudu je bez ohledu na rozdílnou národní právní úpravu nutno uznat zasílatele, jenž jedná jako dopravce, za dopravce, neboť taková možnost vyplývá z autonomního výkladu Úmluvy CMR a je v souladu s právním výkladem celé řady zemí, jako Německa, Rakouska, Velké Británie, Dánska, částečně též Holandska a Belgie. Převezme-li zasílatel zásilku za přejímací sazbu a přepravuje-li zásilku za vlastní náklady, hovoří vše o jeho

vlastním zájmu na realizaci přepravy a jeho postavení se natolik blíží postavení dopravce, že není důvodu jej za dopravce nepovažovat.

- 4) Dále se soud zvláště zabýval pasivním jednáním řidiče, jenž nejenom nevyhledal hlídané parkoviště pro umístění vozidla přes noc, ale ulehl bez dalšího ke spánku a z vozidla vystoupil teprve v okamžiku, když zloději odjížděli. Toto jednání označil soud za nepřiměřené hodnotě zásilky a v rozporu s řádnou péčí dopravce.
- 5) Odvolací soud umožnil, aby proti rozsudku byla podána revizní žaloba (dovolání), a to vzhledem k tomu, že rozsudek řeší dvě sporné právní záležitosti, a to aplikaci § 459 německého obchodního zákoníku (zasílatel za přejímací sazbu) na francouzské právo a uplatňování nároku jinou (třetí) osobou v rámci německé tzv. „Drittschadensliquidation“, tedy v rámci výkonu práva na uplatňování nároku na náhradu škody, která vznikla třetí osobě.

Z tohoto důvodu není předmětný rozsudek dosud pravomocný.

### **Rozsudek Vrchního zemského soudu ve Stuttgartu ze dne 01.8.2007 – 3 U 35/07 – Transportrecht 2007, str. 322**

V předmětném případě přepravovala slovenská firma (v postavení zasílatele, kterého však s ohledem na přejímací sazbu německý soud uznal za dopravce) zásilku obuvi ze Slovenska do Německa. V průběhu přepravy byl řidič v nočních hodinách zastaven fiktivní policejní kontrolou a přinucen opustit vozidlo. Poté byla zásilka odcizena.

Žalobce, pojišťovací společnost, která poskytla pojistné plnění, se dovolával odpovědnosti dopravce s tím, že důvody pro zproštění jeho odpovědnosti dle článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR nejsou dány. V této souvislosti poukazoval na možnou účast řidiče při krádeži zásilky. Zemský soud v Rottweilu přiznal žalobci plně nárok, rozsudek byl však Vrchním zemským soudem ve Stuttgartu změněn.

OLG ve Stuttgartu uznal existenci důvodů zprošťujících dopravce odpovědnosti, když konstatoval, že přepadení řidiče v daném případě představovalo neodvratitelnou a nepředvídatelnou okolnost ve smyslu článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Soud naznal, že zůstane-li řidič při fingované policejní kontrole ve vozidle, ačkoli byl vyzván, aby vystoupil, a pokusí-li se s těžce pohyblivým vozidlem uniknout, může zabránit odcizení zásilky v případě, že útočníci nejsou odzbrojeni a předpokládal-li jejich plán, že nejprve přemohou řidiče, jakmile vystoupí z vozidla. Jsou-li však útočníci ozbrojeni a požádá-li řidič o předložení policejního průkazu, riskuje v případě brutálních a bezskrupulózních útočníků svůj život. Podstoupit toto riziko však

není řidičovou povinností, řidič vozidla není dle názoru OLG ve Stuttgartu povinen bránit odcizení zásilky nasazením vlastního života.

V daném případě bylo prokázáno, že řidič neporušil své povinnosti, když zastavil policejní kontrole, o níž nemohlo být předem známo, že je fingována. Pokud si vyžádal policejní průkaz a zjistil, že tento je zřejmě falešný, nebylo jeho povinností unikat s vozidlem fingované policejní kontrole. Vrchní zemský soud ve Stuttgartu proto uznal existenci okolností zprošťujících dopravce odpovědnosti ve smyslu článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR.

#### ***IV. Příště***

Příští vydání elektronického E-bulletinu dopravního práva bude věnováno tématům:

- 1) Žaloby na určení a žaloby na plnění a překážka věci zahájené
- 2) Aktivní legitimace a regresní nároky u žalob z přepravních smluv