



# **EXPORT DO VELKÉ BRITÁNIE V PRÁVNÍ A LOGISTICKÉ PRAXI**

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.  
advokát

Online, 21.10.2025



# SMLUVNÍ TYPY V PŘEPRAVĚ

Dopravce, zasílatel, uzavření smlouvy, forma smlouvy atd.



# ČASTÉ OTÁZKY



- Jaký je rozdíl mezi smlouvou přepravní a smlouvou zasílatelskou?
- Musí být některá tato smlouva písemná?
- Kdy dojde k uzavření smlouvy?
- Proč je dobrá volba práva a příslušného soudu?
- Jak použít VOP a co s nimi nedělat?
- Na co ještě pamatovat a čeho se naopak vyvarovat?



# PRÁVNÍ ÚPRAVA MEZINÁRODNÍCH PŘEPRAV

CMR, COTIaF – CIM, Montrealská úmluva



č. 11/1975 Sb.

Čl. 1: „*Tato Úmluva se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy. Toto ustanovení platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran.*“

## č. 11/1975 Sb.

Čl. 2: *„Je-li ložené vozidlo přepravováno v některém úseku dopravní cesty po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě nebo vzduchem, vztahuje se tato Úmluva na celou přepravu, pokud nebyla zásilka, s výjimkou případů uvedených v článku 14, přeložena. Prokáže-li se však, že ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty vzniklé během přepravy jiným druhem dopravy než silniční nebyly způsobeny jednáním nebo opomenutím silničního dopravce, ale událostí, ke které mohlo dojít jen během a z důvodu přepravy tímto jiným druhem dopravy, neřídí se odpovědnost silničního dopravce touto Úmluvou; v takovém případě odpovídá silniční dopravce v rozsahu, v jakém by odpovídal dopravce jiného druhu dopravy než silniční, kdyby došlo mezi ním a odesílatelem k uzavření přepravní smlouvy podle předpisů platných pro příslušný druh dopravy. Nejsou-li však takové předpisy, řídí se odpovědnost dopravce touto Úmluvou. “*

# NS ČR k aplikaci čl. 2 CMR



Dle rozsudku NS ve věci sp. zn. 24 Cdo 2221/2023 ze dne 12.09.2023: V daném případě se jednalo o spor o přepravné za dvě uskutečněné přepravy, když obě přepravy byly sjednány mezi Kolínem (ČR) a Södertälje (Švédsko), když zboží bylo mezi Kolínem a Prahou (resp. Hradcem Králové) přepraveno po silnici, mezi Prahou a Stockholmem letecky a mezi Stockholmem a Södertälje opět po silnici. Žalovaná částka byla 28.200 EUR. Jádrem řízení před NS byla otázka aplikace úmluvy CMR na uvedené přepravy.

NS dospěl k závěru, s ohledem mj. na rozsudek Vrchního zemského soudu v Karlsruhe ze dne 5. 12. 1986, sp. zn. 15 U 242/85, že *„pouze skutečnost, že k překročení hranic dvou států dojde v rámci celé multimodální přepravy, ale nikoli na úseku silniční přepravy, k použitelnosti Úmluvy CMR nestačí.“*

Stejně tak se odkázal na závěry odborné literatury (ROUBAL, Václav. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů: výklad a texty Úmluvy CMR. 1. Praha: M-Konzult, 1995, s. 17-18.), z níž vyčetl, že *„v případě, že má být zásilka dopravena např. z nizozemského města do francouzského města a je v průběhu cesty přeložena ve státě odeslání ze silničního vozidla na loď a poté ve státě dodání z lodi na silniční vozidlo, vyloučí toto přeložení zásilky platnost Úmluvy CMR nejen pro přepravu zásilky do francouzského přístavu, ale i z tohoto přístavu po silnici do francouzského města, neboť nejde o přepravu silničním vozidlem (zásilka je přepravována lodí) a ani o mezinárodní silniční přepravu (zásilka je naložena na silniční vozidlo ve francouzském přístavu a jde tedy o přepravu na francouzském území)“*

NS tedy uzavřel, že: **„Právě absence překročení hranic při mezinárodní nákladní silniční přepravě vylučuje možnost na daný vztah účastníků Úmluvu CMR aplikovat.“**

# Čl. 2 CMR



*1. Je-li ložené vozidlo přepravováno v některém úseku dopravní cesty po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě nebo vzduchem, vztahuje se tato Úmluva na celou přepravu, pokud nebyla zásilka, s výjimkou případů uvedených v článku 14, přeložena. Prokáže-li se však, že ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty vzniklé během přepravy jiným druhem dopravy než silniční nebyly způsobeny jednáním nebo opomenutím silničního dopravce, ale událostí, ke které mohlo dojít jen během a z důvodu přepravy tímto jiným druhem dopravy, neřídí se odpovědnost silničního dopravce touto Úmluvou; v takovém případě odpovídá silniční dopravce v rozsahu, v jakém by odpovídal dopravce jiného druhu dopravy než silniční, kdyby došlo mezi ním a odesílatelem k uzavření přepravní smlouvy podle předpisů platných pro příslušný druh dopravy. Nejsou-li však takové předpisy, řídí se odpovědnost dopravce touto Úmluvou.*

*2. Je-li silniční dopravce zároveň i dopravcem jiného druhu dopravy, odpovídá rovněž podle odstavce 1, ale tak, jako kdyby jeho činnost jako silničního dopravce a jeho činnost jako dopravce jiného druhu dopravy než silniční byly vykonávány dvěma různými osobami.*

## **Aplikace přímo na základě CIM - čl. 1 § 1:**

*„Tyto Jednotné právní předpisy platí pro každou smlouvu o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích, leží-li místo převzetí zboží k přepravě a místo určené pro dodávku ve dvou různých členských státech... “*

„Kvalifikovanou dohodou stran“ – čl. 1 § 2 CIM

Některé případy pomocných transportů a některé případy kombinovaných přeprav

## **Rozsudek Spolkového soudu SRN (BGH) sp. zn. I ZR 115/12 ze dne 9.10.2013:**

V daném případě se jednalo o přepravu kontejneru s televizory z Istanbulu do Norimberku. Přeprava probíhala tak, že kontejner byl ze skladu v Istanbulu převezen nákladním automobilem do terminálu (též v Istanbulu) následně jel vlakem do Německa, kde v Norimberku byl opět převezen z terminálu do skladu příjemce (též v Norimberku). Při vykládce bylo zjištěno, že se ztratilo zboží v hodnotě 30.719 EUR.

Soudy nižších stupňů považovaly takovouto přepravu za přepravu multimodální mimo rozsah aplikace předpisů CIM. S tímto pohledem se ovšem neztotožnil BGH. Spolkový soud především judikoval, že je zcela nerozhodné, zda má místo odeslání nebo místo dodání přístup na vlečku a i v případech, kdy jsou tato místa takto napojena nebrání nic tomu, aby bylo zboží odvezeno z těchto míst k vlaku nákladním automobilem. Doplnková neželezniční přeprava ve smyslu čl. 1 § 3 CIM musí být potom skutečně doplnková, musí být tedy podstatným způsobem kratší, než cesta po železnici. Samozřejmě musí být celá přeprava kryta jednou přepravní smlouvou.

Podmínky pro aplikaci čl. 1 § 3 předpisů CIM byly tedy v tomto případě splněny, když přeprava probíhala jak v Turecku tak i v SRN jen v rámci jednoho města.

# MONTREALSKÁ ÚMLUVA



## Montrealská úmluva (123/2003 Sb.m.s.)

Čl. 1 odst. 1 a 2: „Tato úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplatu. ... Pro účely této úmluvy se výrazem mezinárodní přeprava rozumí jakákoli přeprava, při níž podle dohody mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání, buď na území dvou smluvních stran a nebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to i když tento stát není smluvní stranou.“

Čl. 38 odst. 1: Montrealská úmluva se vztahuje též na letecký úsek v rámci kombinované přepravy vyhovuje-li požadavkům čl. 1 výše

## **Kombinované přepravy nekryté unifikační úmluvou**

- Musí jít o výkon krytý jednou přepravní smlouvou
- Pravděpodobně budete mít v takovém případě smlouvu zasílatelskou a zasílatel bude sjednávat jednotlivé unimodální přepravní smlouvy svým jménem a na Váš účet

I u unifikačních úmluv slouží k vyplňování mezer (proto vždy ta volba práva)

Proto je třeba si rozhodné právo zvolit i když víte, že přeprava podléhá unifikační úmluvě.



# SMLUVNÍ POKUTY

A zase CMR, COTIF – CIM, Montrealská úmluva



# SMLUVNÍ POKUTY



Otázka smluvních pokut souvisí s „mírou kogentnosti“ jednotlivých úmluv

## **CMR – kogentní oboustranně**

- Nelze se odchýlit jak v neprospěch tak ve prospěch dopravce, to ale neznamená, že by smluvní pokuty při přepravách podle úmluvy CMR nepřicházely v úvahu vůbec
- Smluvní pokutu je možné sjednat ohledně těch povinností, jejichž sankce není upravena Úmluvou CMR – pozdní přistavení vozidla k nakládce penalizovat lze, pozdní dodání už nikoliv atp.

## **CIM a Montrealská úmluva – kogentní v neprospěch dopravce**

Vždy pamatovat i na požadavky rozhodného práva,  
tj. § 2048 až 2052 OZ, pokud je jím právo české



# ODPOVĚDNOST DOPRAVCE

Způsob výpočtu výše škody, limity náhrady, kvalifikované  
zavinění



# VÝŠE ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE



- Ve všech zmíněných úmluvách limitovaná
- Pozor, nejde o paušální náhradu! Hradí se skutečná škoda do limitu.
- Možná náhrada některých nákladů přepravy či jejich poměrné části.
- Prolomení smluvně nebo v případě kvalifikovaného zavinění (zde hrozí, že fakticky bude nevymahatelné)
- Pojištění odpovědnostní vs. tzv. zbožívé
- Důkladně zvážit pojištění zásilky v případě zboží s vysokou hodnotou
- Otázka tzv. kvalifikovaného zavinění

# SILNIČNÍ PŘEPRAVY DO UK - RIZIKA



- Kombinované přepravy
- Krádeže a loupeže v Porýní/Porůří a BeNeLuxu
- Nelegální migrace
- Zpoždění na hranicích EU

# NS ČR k předání zásilky podvodníkovi



Dle rozsudku NS sp. zn. 27 Cdo 198/2023 ze dne 28.11.2023: V daném případě se jednalo o 2 přepravy drogistického zboží z ČR do Francie. Odesílatel (prodávající) byl uveden v omyl ohledně toho, s kým jedná o koupi zboží. Dopravce tedy poslal se zbožím k podvodné firmě - příjemci. Řidiči dopravce pak přijeli na místo, které určil odesílatel, zde jim takto určený příjemce označil jinou adresu pro vyložení zboží, s tímto souhlasil i odesílatel. Na tomto novém místě bylo zboží vyloženo. Když však odesílatel fakturoval zboží francouzské společnosti, tato odmítla fakturu uhradit s tím, že jí žádné zboží nebylo doručeno. Odesílatel zjistil, že se za existující francouzskou společnost vydával někdo jiný.

Nejvyšší soud zde judikoval, že: za správné určení osoby příjemce a místa vydání zásilky je zodpovědný odesílatel. Byl-li odesílatel ohledně totožnosti osoby příjemce (jejího označení, sídla, popř. osob oprávněných za ni jednat) a místa určeného k vydání zásilky uveden třetí osobou v omyl, jde tato skutečnost zásadně k jeho tíži, nikoli k tíži dopravce. Dopravce je povinen zboží dodat příjemci označenému v nákladním listu na místo určení uvedené v nákladním listu, nestanoví-li odesílatel v souladu s čl. 12 odst. 1 Úmluvy CMR (popř. příjemce v souladu s čl. 12 odst. 2 nebo 3 Úmluvy CMR) jinak. Dopravce není povinen zkontrolovat, zda osoby nacházející se v prostorách příjemce a připravené zásilku převzít jsou k tomu oprávněny, nezavázal-li se k tomu ve smlouvě, nebo nemá-li důvodnou pochybnost o tom, že takové oprávnění uvedeným osobám svědčí. Jinými slovy, pokud odesílatel pošle dopravce za podvodníkem a dopravce řádně podvodníkovi zboží doručí (a nemá důvodné pochybnosti o tom, že je to takto v pořádku), pak je to problém odesílatele. Nejvyšší soud pak s odkazem na zahraniční judikaturu ovšem rovněž uvedl, že „*situaci, v níž je již odesílatel uveden v omyl ohledně osoby příjemce, je nutné odlišovat od případu tzv. chybného dodání (za které má odpovědnost nést dopravce), při němž je teprve dopravce oklamán ohledně toho, kdo má právo přijmout zásilku, a tudíž dodá zboží nesprávné a neoprávněné třetí osobě*“.

# JUDIKATURA CMR



V daném případě se jednalo o přepravu zásilky textilu z Prahy do Říma. Vozidlo doprovázeli dva řidiči a ti byli instruováni, že v případě pozdního příjezdu **mají parkovat na benzínové pumpě nebo na osvětleném frekventovaném místě**. Z důvodů silničních kontrol a dalších omezení v Brennerském průsmyku přijeli řidiči do Říma pozdě, parkoviště v okolí byla obsazená, zaparkovali tedy vozidlo u vchodu do kasáren, vozidlo zamkli a šli spát. V noci na vozidlo zaútočila skupinka 6 mužů kteří řidiče napadli, jednoho z nich zranili a náklad odcizili. **NS zde uvedl, že ne každá krádež nebo loupež je liberačním důvodem, je třeba zkoumat okolnosti případu i opatřením dopravce, která podnikl, aby k takovéto události nedošlo (Rozsudek NS sp. zn. 23 Cdo 1383/2009 ze dne 28.06.2011)**

Situace, kdy došlo ke krádeži **na nehlídaném parkovišti v Polsku, kde bylo vozidlo zanecháno bez dozoru**, nemůže být posouzena jako neodvratitelná. Není liberačním důvodem odpovědnosti za škodu vyplývající z přepravní smlouvy skutečnost, že byl zjištěn pachatel, který zásilku odcizil **(Usnesení NS sp. zn. 23 Cdo 2668/2009 ze dne 4.8.2009)**

Běžnou tržní cenou ve smyslu čl. 23 odst. 2 Úmluvy CMR je cena vzniklá v důsledku působení **běžných tržních mechanismů za takovou cenu lze zásadně považovat kupní cenu, na které se dohodl prodávající s kupujícím**. Nelze-li běžnou tržní cenu zásilky určit uvedeným způsobem, vypočte soud náhradu z obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti v místě a době převzetí zásilky k přepravě. **(Rozsudek NS ve věci 23 Cdo 1628/2020, ze dne 31.08.2021)**

# JUDIKATURA CMR



Přeprava zásilky z Lucemburska do České republiky. Při parkování vozidla na odpočívadle u čerpací stanice v Německu bylo z kamionu odcizeno 65 ks notebooků a způsobena škoda ve výši 40.560 EUR. **Součástí objednávky přepravy byl požadavek, aby vozidlo nebylo parkováno na nehlídaných parkovištích. Bezpečnostní podmínky při transportu zboží HP byly stanoveny podmínky pro hlídaná parkoviště, tj. oplocená, celodenně hlídaná atd.** V situaci, kdy řidič ponechal vozidlo na parkovišti, které bylo nehlídané i přesto, že dopravce přijal objednávku, kde bylo používání hlídaných parkovišť výslovně vymíněno, představuje hrubou nedbalost jakožto ekvivalent zaviněn rovnocenného úmyslu, a tudíž aplikaci neomezené odpovědnosti dle čl. 29 CMR. **„Hrubá nedbalost je nedbalost nejvyšší intenzity, jež svědčí o lehkomyšlném přístupu škůdce k plnění svých povinností, kdy je zanedbán požadavek náležité opatrnosti takovým způsobem, že to svědčí o zřejmé bezohlednosti škůdce k zájmům jiných osob.“** V případě, že se na trase střežená parkoviště nenacházela, měl dopravce upozornit odesílatele, že splnění takového požadavku není možné a dohodnout si náhradní řešení, případně objednávku přepravy s těmito podmínkami odmítnout (**Rozsudek NS sp. zn. 23 Cdo 2702/2012 ze dne 17.12.2014**)

*„Dle mínění dovolatelky by měla být otázka, zda žalovaná jako dopravce postupovala při přepravě zásilky hrubě nedbale a zda je tedy po ní možno požadovat při ztrátě zásilky náhradu škody ve výši skutečné hodnoty zásilky dle čl. 23 odst. 6, resp. čl. 24 ve spojení s čl. 29 Úmluvy CMR, vyhlášené v České republice pod č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě CMR (dále jen „Úmluva CMR“), Nejvyšším soudem posouzena jinak, než jak byla vyřešena v rozsudku ze dne 17. prosince 2014, sp. zn. 23 Cdo 2702/2012. Dovolací soud však neshledal žádné důvody, proč by se měl při řešení předmětné otázky od názoru Nejvyššího soudu vysloveného v uvedeném rozhodnutí odchýlit. I v citovaném rozsudku Nejvyššího soudu byla (shodně jako v této věci) pro jeho rozhodnutí významná a zcela zásadní zjištěná skutečnost, **že řidič žalované (dopravce) zaparkoval nákladní vozidlo na nehlídaném parkovišti, ačkoliv výslovným požadavkem objednatele uvedeným v objednávce bylo, aby k takovému jednání v průběhu přepravy nedošlo.“***

**(Usnesení NS sp. zn. 23 Cdo 5452/2015 ze dne 25.02.2016)**

# JUDIKATURA CMR



V daném případě se jednalo o mezinárodní přepravu z Německa do ČR. **Na namrzlé vozovce řidič dostal smyk a havaroval, čímž došlo ke škodě na přepravované zásilce.** NS zde judikoval, že čl. 17 CMR zakotvuje zásadní **povinnost péče dopravce o zásilku, tedy odpovědnost za její neohrožování ať už vlastní činností dopravce nebo vnějšími vlivy.** Dopravce by tedy měl zabránit všem nebezpečím, která mohou zpravidla v průběhu přepravy nastat. Toto by se mělo dle názoru NS projevovat tak, že dopravce by měl naplánovat co možná nejbezpečnější způsob dopravy, dále ve stanovení vhodného rozvrhu přepravy, v ostraze nákladu, volbě způsobilého vozidla a jeho posádky. Dopravce (jeho řidič) měl vědět, že v zimních měsících po dešti a teplotě přes den kolem nuly může ve večerních hodinách vozovka namrznout a v zatáčkách při jízdě s kopce s těžkým nákladem hrozí smyk vozidla a dopravní nehoda. Navíc vozovka nebyla namrzlá jen na kopci, kde došlo k nehodě. **Řidič měl tedy počítat s tím, že rychlost 40km/h je nepřiměřená, že vozovka nemusí být ošetřená a měl tedy zvolit jinou trasu, nebo přepravu přerušit (Rozsudek NS 23 sp. zn. Cdo 897/2012 ze dne 28.01.2014)**

Okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci **nelze rozumět jen případy tzv. vyšší moci. Tímto liberačním důvodem mohou být tedy nejen události mající původ mimo lidskou činnost** (např. události přírodního charakteru), ale i události mající původ v lidském jednání (krádež, loupež) **(Rozsudek NS sp. zn. 32 Odo 1186/2003 ze dne 22.09.2004)**

*„Podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty. Z uvedeného ustanovení vyplývá, že pro odpovědnost za škodu v důsledku ztráty zásilky postačí sama skutečnost, že došlo ke ztrátě zásilky, a to na rozdíl od obecné odpovědnosti za škodu, která vyžaduje vznik majetkové újmy oprávněného. Odvolací soud tedy správně dovodil, že pokud došlo ke ztrátě zásilky, žalovaný, jako dopravce, odpovídá za škodu ztracené zásilky.“*

**(Usnesení NS ve věci sp. zn. 23 Cdo 2668/2009 ze dne 04.08.2009)**

ŠKODA NA ZÁSILCE

ZPOŽDĚNÍ

CMR

8,33 SDR/kg

dovozné

CIM

17 SDR/kg

4 x dovozné

Montrealská  
úmluva

22 SDR/kg

22 SDR/kg

# NS ČR k hrubé nedbalosti



Dle usnesení NS sp. zn. 33 Cdo 832/2024 ze dne 15.10.2024: V daném případě se jednalo o přepravy kosmetiky z Belgie do České republiky. Zboží bylo složené na jedné paletě dle objednávky měla přeprava proběhnout nákladním vozem „solo do 1 tuny, plachta/skříň“. Dopravce na základě této objednávky a vypravil vozidlo s jednočlennou posádkou a standardní plachtou (nikoli odolnou proti prořezání). Nákladní prostor byl zabezpečen jen ocelovým lankem, které nebylo uzavřeno zámkem. Řidič věděl, co je obsahem zásilky. Dne 6. 10. 2020 řidič zásilku kosmetiky v Belgii naložil a do České republiky se vypravil s výraznou zajížděkou přes Dánsko. V době noční přestávky na parkovišti v Karslunde v Dánsku na čerpací stanici Shell, na pravé straně dálnice nedaleko Kodaně, nezjištění zloději prořízli plachtu a odcizili kosmetiku z nákladového prostoru vozidla. Řidič přijel na toto parkoviště kolem půlnoci, parkování dopředu neplánoval. Jednalo se o osvětlené parkoviště s čerpací stanicí bez oplocení. Parkoviště bylo zaplněné auty. Řidič vozidlo zaparkoval a ve vozidle spal. Ráno po probuzení zjistil, že auto má rozřízlé plachty zleva, zprava i zezadu a chybí kosmetika. Hodnota zásilky činila 8.786,38 EUR.

NS však ve shodě se soudy nižších stupňů nepovažoval jednání dopravce za hrubě nedbalé. **Naplánoval-li žalovaný trasu přepravy tak, že přes najetí značného množství kilometrů, je termín dodání zásilky dodržen, nejednal hrubě nedbale.** Jen ze samotného počtu najetých kilometrů nelze k závěru o hrubě nedbalém jednání dospět. **To, že dopravci během jedné cesty vyřídí více zásilek, aby tak eliminovali své náklady, je běžnou praxí. Stejně tak běžný je způsob přepravy pomocí jednoho řidiče. Je-li cesta naplánována tak, aby měl řidič čas na potřebný odpočinek, nejde o hrubou nedbalost dopravce. Vybral-li řidič k noční přestávce přepravy parkoviště na čerpací stanici, kde byla řada dalších aut, nejednal hrubě nedbale.** To, že cesta byla delší, než si žalobkyně představovala, a že zásilku přepravoval jeden řidič, nelze označit za hrubou nedbalost. Dopravce zajišťoval přepravu zásilek pro žalobkyni opakovaně a žalobkyně v konkrétním případě **žádné zvláštní požadavky na přepravu neměla.**

# PROMLČENÍ / PREKLUZE



## **CIM: povětšinou ztráta nároku (u zjevných škod dokonce ihned při převzetí)**

- **Přijetím zboží oprávněným zanikají** všechny nároky z přepravní smlouvy vůči dopravci při částečné ztrátě, poškození nebo překročení dodací lhůty.
- Nároky však nezanikají:
  - a. při částečné ztrátě nebo při poškození, jestliže
    1. ztrátu nebo poškození oprávněný zjistil podle článku 42 před přijetím zboží,
    2. zjištění, k němuž mělo dojít podle článku 42, bylo opomenuto pouze zaviněním dopravce;
  - b. při zjevně neznatelné škodě, která byla zjištěna oprávněným teprve po přijetí zboží, jestliže
    1. požádá o zjištění podle článku 42 ihned po objevení škody a nejpozději do sedmi dnů po přijetí zboží a
    2. kromě toho prokáže, že škoda vznikla v době od přijetí zboží k přepravě do jeho dodání;
  - c. při překročení dodací lhůty, uplatní-li oprávněný své nároky vůči některému z dopravců uvedených v článku 45 § 1 do šedesáti dnů;
  - d. prokáže-li oprávněný, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyšlností a s vědomím, že by taková škoda pravděpodobně mohla nastat.

# PROMLČENÍ / PREKLUZE



## Montrealská úmluva: povětšinou ztrátu nároku

Čl. 31 odst. 2 a 4 MÚ: V případě poškození musí oprávněný příjemce uvědomit dopravce o poškození neprodleně, jakmile je zjistí, nebo nejpozději do sedmi dnů ode dne převzetí v případě zapsaného zavazadla a do čtrnácti dnů po převzetí v případě nákladu. Při zpoždění musí být reklamace učiněna nejpozději dvacet jeden den ode dne, kdy bylo zavazadlo a nebo náklad předán příjemci k dispozici. ... Pokud ve stanovené lhůtě reklamace vznesena nebyla, není přípustná žádná žaloba vůči dopravci kromě případu, kdy by se dopustil podvodu.

**STANDARDNÍ**

**KVALIFIKOVANÉ  
ZAVINĚNÍ**

**CMR  
promlčení**

1 rok

3 roky

**CIM  
promlčení**

1 rok

2 roky

**Montreal. úml.  
prekluze**

2 roky

2 roky

# JUDIKATURA CMR/CIM



CMR: Písemná forma reklamace dle čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR je dodržena i v případě, kdy je reklamace učiněna prostřednictvím e-mailu bez zaručeného elektronického podpisu.

**(Rozsudek NS sp. zn. 31 Cdo 1570/2015 ze dne 19.10.2016)**

CMR: V daném případě se jednalo o přepravy z České republiky do Ruska, kdy odesílatel nezaplatil dopravci část přepravného a rovněž náklady za přepravu v Rusku v rámci tzv. konvoje. V tomto případě NS judikoval, že není žádný rozumný důvod pro to, aby reklamace učiněná odesílatelem stavěla rovněž promlčecí dobu pro nároky dopravce v postavení věřitele (typicky přepravné).

**(Rozsudek NS sp. zn. 32 Cdo 3034/2018 ze dne 09.01.2019)**

CMR: Úmluva CMR upravuje promlčecí lhůtu ve vztahu ke všem nárokům z přeprav podléhajících CMR, nikoli jen k těm nárokům, které upravuje přímo úmluva CMR.

**(Rozsudek NS sp. zn. 32 Odo 53/2002 ze dne 23.01.2003)**



# KS Hradec Králové k čl. 32 odst. 2 CMR



Dle usnesením NS sp. zn. 23 Cdo 3580/2023 ze dne 06.02.2024 o odmítnutí dovolání (původní rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 30. 5. 2023, č. j. 47 Co 61/2023 – 378 v databázi chybí): V daném případě se jednalo o přepravu podléhající úmluvě CMR. „*Odvolací soud odkázal též na čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR, který upravuje stavení promlčecí doby až do dne, kdy dopravce písemně odmítne reklamaci a vrátí k ní připojené doklady, a podle kterého pozdější reklamace v téže věci již běh promlčecí doby nestaví. Výslovně odkázal také na čl. 32 odst. 3 Úmluvy CMR, podle kterého se stavení běhu promlčecí doby řídí právem platným u soudu, u něhož se právní věc projednává, s výjimkou ustanovení odstavce 2. Odvolací soud přitom uzavřel, že jednoroční promlčecí doba žalobkyní uplatněného nároku počala běžet až poté, co žalovaná písemně odmítla reklamaci žalobkyně a vrátila jí připojené doklady. V návaznosti na žalobní tvrzení, podle kterých následná elektronická komunikace byla pokračováním v reklamačním řízení, věc posoudil podle citovaného čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR, s tím, že si žalovaná „zajistila“ písemným odmítnutím reklamace a vrácením k ní připojených dokladů, že promlčecí doba v její prospěch začala běžet. Dodal, že žalobkyně podcenila riziko promlčení nároku a „bez ohledu na citovanou úpravu a doručení jednoznačného a konečného písemného odmítnutí nároků včetně dokladů, které byly k reklamaci připojeny ... nedůvodně spoléhala na to, že promlčecí doba nezačala běžet, pokud probíhala jakási elektronická komunikace ...“.* Odvolací soud tedy měl za to, že čl. 32 odst. 2 Úmluvy CMR (jehož dikce podle odvolacím soudem též výslovně zmíněného čl. 32 odst. 3 Úmluvy CMR představovala výjimku z aplikace práva platného u soudu, u kterého byla věc projednávána) vylučovalo stavení promlčecí doby po odmítnutí reklamace a vrácení připojených dokladů, tedy i pro případ žalobkyní tvrzeného dalšího pokračování v reklamačním řízení spočívajícího v následné elektronické komunikaci. Tvrzení, že při elektronické komunikaci mělo dojít k uzavření dohody o mimosoudním jednání ve smyslu § 647 o. z. (tj. že projevená vůle účastníků komunikace směřovala k takovému právnímu jednání mezi žalobkyní a žalovanou) přitom žalobkyně uplatňuje poprvé až v dovolání.“

# JUDIKATURA CMR



CIM: V tomto případě se jednalo o přepravu rolí plechu z Rakouska do Itálie. K přepravě byla sjednána poměrně krátká dodací lhůta, konkrétně 13 hodin. Skutečná přepravní doba byla ovšem v daném případě o poznání delší (jednalo se o dva ucelené vlaky, přičemž první dorazil do cíle po šesti dnech a druhý po 11 dnech), přičemž důvod zpoždění nevyšel v řízená najevo (patrně svou roli hrála skutečnost, že vozy se zbožím byly dány k přepravě kolem Nového roku). Po dobu zdržení na cestě byly vozy ponechány logicky ve venkovních prostorách a vlivem kolísání teplot došlo ke vzniku rzi na plechu. Vozy byly převzaty po příjezdu do cíle zástupcem příjemce přičemž k převzetí došlo podle originálních nákladních listů s výhradou pozdější kontroly. Škoda byla po zhlédnutí zboží ze strany znalce, kterého najal zástupce odesílatele stanovena na 276.378,28 EUR a tato skutečnost oznámena dopravci faxem.

Soud se nejdříve musel vypořádat s aplikací předpisů CIM, jelikož Itálie v době přepravy ještě neratifikovala Vilniuský protokol. Jelikož ovšem v nákladním listě bylo uvedeno, že se přeprava řídí CIM, aplikoval OGH předpisy CIM ve verzi Vilniuského protokolu na základě čl. 1 § 2 CIM.

Následně soud musel posoudit, zda došlo převzetím vozů se zbožím ze strany zástupce příjemce k zániku nároků podle čl. 47 CIM. Zde OGH i s ohledem na judikaturu k úmluvě CMR judikoval, **že převzetí zboží s výhradou není převzetím zboží ve smyslu čl. 47 a nároky tedy nezanikají**. Soud judikoval, že převzetí zboží podle čl. 47 CIM vyžaduje, aby příjemce zboží přejímal a alespoň konkludentně potvrzoval, že přeprava proběhla podle smlouvy. Pokud ovšem vznesl výhradu, nemůže být o takovémto potvrzení řeč. Přijetí zboží s výhradou zároveň neznamená, že příjemce zboží odmítl převzít. Soud se nicméně nezabýval otázkou, jak dlouho může příjemce zboží „kontrolovat“.

Ještě dříve, než byly dopravci sděleny závěry znalce, že zboží je poškozeno, bylo ze strany zástupce odesílatele odesláno dopravci oznámení o vzniku škody. Jelikož v té době ještě nedošlo k převzetí zboží příjemcem, byl odesílatel osobou oprávněnou k podání reklamace a tudíž ze strany jeho zástupce tato reklamace mohla proběhnout, na základě této reklamace měl dopravce reagovat a zajistit vyhotovení komerčního zápisu podle čl. 42 CIM. Rovněž z tohoto důvodu nedošlo k zániku nároků u zjevné škody, jelikož k vyhotovení komerčního zápisu nedošlo z důvodů na straně dopravce (čl. 42 § 2 písm. a) bod 2 CIM).

OGH zároveň vyčítal dopravci, že i když v řízení nevyšlo najevo, jaká překážka mu bránila splnit přepravní smlouvu řádně, bylo přeci podle názoru soudu zcela zřejmé, že se jednalo o překážku při přepravě. Dopravce měl tedy vyhodnotit, zda je v zájmu příjemce jej požádat o pokyny, jak se zásilkou dále nakládat, přičemž pokud by mu dal tuto možnost sdělit pokyny, mohl obdržet pokyny, jak se zásilkou nakládat a škodě mohlo být zabráněno.

Soud se rovněž vyjádřil k otázce aktivní legitimace s ohledem na utrpěnou škodu. OGH uvedl, že je převládajícím názorem, že náhradu škody může požadovat ten, kdo skutečně škodu utrpěl. Nicméně v případech jako je přepravní smlouva, zasílatelská smlouva či kupní smlouva je přípustná situace, kdy škodu nárokuje subjekt, který ji neutrpěl, jelikož je aktivně legitimován podle příslušných předpisů (v německy mluvících zemích hovoříme o tzv. „Drittschadensliquidation“) . OGH k tomu uvedl, by bylo neúnosné, aby škůdce (zde dopravce) těžil z toho, že v jeho případech náhodou došlo k tomu, že osoba, jež má aktivní legitimaci, neutrpěla škodu a osoba, která škodu utrpěla, nemá naopak aktivní legitimaci.

**Rozsudek OGH sp. zn. 7 Ob 199/14m ze dne 26. listopadu 2014**



# ÚHRADA NÁKLADŮ PŘÍJEMCEM

Kdy je příjemce povinen platit namísto odesílatele, zástavní  
a zadržovací právo



# NÁKLADY MŮŽE HRADIT I PŘÍJEMCE



**Čl. 13 odst. 2 CMR:** „Příjemce, který uplatňuje práva příslušející mu podle odstavce 1 tohoto článku, je povinen **zaplatit částku uvedenou v nákladním listě**. Nedojde-li v tomto směru k dohodě, není dopravce povinen vydat zásilku, ledaže by mu příjemce poskytl záruku.“

**Čl. 10 odst. 1 CIM:** „Nejsou-li náklady na základě **dohody mezi odesílatelem a dopravcem převedeny na příjemce a nepřevzal-li příjemce nákladní list**, ani neuplatnil svá práva, která podle článku 17 § 3 vyplývají z přepravní smlouvy, ani nezměnil přepravní smlouvu podle článku 18, zůstává povinnost hrazení nákladů na odesílateli.“

**Čl. 13 odst. 1 Montrealské úmluvy:** „S výjimkou případů, kdy odesílatel uplatnil svoje právo podle článku 12, je příjemce oprávněn po příchodu nákladu na místo určení požadovat na dopravci, aby mu náklad vydal **po zaplacení všech pohledávek** a splnění všech přepravních podmínek letecké přepravy.“

## Pozor taky na zástavní a zadržovací právo a to jak zasílatele tak dopravce

- **§ 2481 odst. 1 OZ:** „Zasílatel má k zásilce, **dokud je zásilka u něho** nebo **dokud má listiny, které ho opravňují se zásilkou nakládat**, zástavní právo **k zajištění dluhů příkazce vyplývajících ze smlouvy**.“
- **§ 2571 odst. 1 OZ:** „Doprovce má k zásilce, **dokud s ní může nakládat**, zástavní právo k zajištění dluhů vyplývajících ze smlouvy.“
- **§ 1395 odst. 1 OZ:** „Kdo má povinnost vydat cizí movitou věc, kterou má u sebe, může ji ze své vůle zadržet k zajištění splatného dluhu osoby, jíž by jinak měl věc vydat.“ ledaže **prohlásí-li dlužník, že dluh nesplní**, nebo **stane-li se jinak zřejmým, že dlužník dluh nesplní**

# JUDIKATURA CMR/CIM



V daném případě se jednalo o přepravu hliníku z Nizozemska (Rotterdam) do ČR (Děčín). Zasílatel, který měl uzavřenou zákaznickou dohodu s dopravci pro tuto trasu přepravy objednal přepravu pro svého příkazce. V nákladním listě byla jako odesílatel uvedena nizozemská společnost zpracovávající hliník, jako příjemce byl uveden příkazce. V objednávce zasílatele bylo vysloveně uvedeno, že náklady hradí zasílatel.

Dopravce vydávající zboží (jiný než dopravce smluvní) se domáhal zaplacení nákladů přepravy po příjemci (příkazci).

**NS shledal, že náklady má hradit odesílatel, ten nebyl totožný jako příjemce a tudíž příjemce nebyl pasivně legitimován.** NS poukázal na čl. 10 § 1 CIM, podle nějž „*nedohodnou-li se odesílatel a dopravce jinak, hradí náklady (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní náklady, které vzniknou od uzavření smlouvy až po dodání) odesílatel.*“ **Příjemce podle nej není povinen platit přepravné ex lege bez dalšího, ale je třeba, aby byly splněny podmínky čl. 10 § 2 CIM.** Tak tomu v daném případě podle NS nebylo, jelikož zde chyběla dohoda dopravce a odesílatele o tom, že náklady hradí příjemce, na věci podle NS nic neměnila ani doložka EXW v nákladním listě, jelikož se jedná o doložku typickou pro kupní smlouvu a nikoli pro smlouvu přepravní. Žalovaná tedy nebyl pasivně legitimovaná a NS dovolání nevyhověl, žaloba byla tedy definitivně zamítnuta.



# PŘÍSLUŠNÝ SOUD

Specifika volby soudu v přepravě



# URČENÍ PŘÍSLUŠNÝCH SOUDŮ



Volba příslušného soudu je základ, jen jí nelze sjednat výlučně  
V každém případě je dobré si příslušný soud zvolit, pokud to jde

Pokud si soud nezvolíme (CMR, CIM), budeme si muset vybrat jeden ze soudů těchto států:

- CMR: kde má žalovaný **trvalé bydliště, hlavní sídlo podniku** nebo **pobočku** anebo **jednatelství**, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena, nebo kde leží místo, kde byla zásilka **převzata k přepravě nebo místo určené k jejímu vydání**
- CIM: Kde má žalovaný svůj **trvalý nebo obvyklý pobyt**, své **sídlo** nebo **pobočku** nebo **obchodní zastoupení**, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena, nebo leží místo **převzetí zboží** nebo místo **určené pro dodání**
- Montrealská úmluva: Žalobu o náhradu škody je možno podat podle volby žalobce na území jedné ze smluvních stran, buď **u soudu, kde má dopravce bydliště**, nebo u soudu **hlavního sídla jeho podnikání nebo u soudu v místě jeho podnikání, ve kterém byla přepravní smlouva sjednána, nebo u soudu v místě určení.**



**DĚKUJEME  
ZA POZORNOST**



## KONTAKT

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.  
samostatný advokát  
advokat@lojda.legal

Jednatel  
Institut práva v dopravě s.r.o.  
office@ipvd.academy  
(+420) 773 570 314



# ŠKOLENÍ A SEMINÁŘE V DOPRAVNÍM A PŘEPRAVNÍM PRÁVU



SLEDUJTE NÁS



[www.ipvd.academy](http://www.ipvd.academy)



**Institut práva v dopravě**