

## 2 DOKLADY V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ

### 2.1 Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluva CMR) a nákladní list CMR

#### 2.1.1 Nákladní list CMR, jeho podoba a funkce

Nákladní list CMR (dále jen NL CMR) je v mezinárodní pozemní přepravě patrně nejrozšířenějším a nejpoužívanějším přepravním dokumentem, přičemž v **mezinárodní silniční nákladní přepravě je přepravním dokumentem bezesporu nejdůležitějším**.<sup>5</sup>

Dokladem o uzavření přepravní smlouvy je **nákladní list**.<sup>6</sup> **Chybí-li nákladní list, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím existence nebo platnost přepravní smlouvy dotčena a vztahují se na ni i nadále ustanovení Úmluvy**.<sup>7</sup>

NL CMR tudíž **nemá konstitutivní charakter**. NL CMR je, pokud není prokázán opak, **ale věrohodným dokladem o uzavření přepravní smlouvy** (tj. o akceptaci přepravních podmínek vyplývajících z Úmluvy CMR), resp. je dokladem o uzavření přepravní smlouvy ve smyslu ustanovení Úmluvy CMR. Zkráceně řečeno – **NL CMR je důkazem o existenci přepravní smlouvy uzavřené na základě (podle) Úmluvy CMR**. Neobsahuje-li NL CMR výhrady dopravce s jejich odůvodněním (viz níže), platí **právní domněnka, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem ve zjevně dobrém stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v NL CMR**.<sup>8</sup>

Nákladní list se vystavuje **ve třech původních vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem**. Dovoluje-li to právní řád státu, ve kterém se nákladní list vystavuje, mohou být tyto podpisy vytištěny nebo nahrazeny razítky odesílatele a dopravce. **První vyhotovení nákladního listu obdrží odesílatel, druhé doprovází zásilku a třetí si ponechá dopravce**. Je-li třeba zásilku naložit na několik vozidel anebo jde-li o různé druhy nebo samostatné části zásilky, mají odesílatel nebo dopravce právo žádat o **vystavení tolika nákladních listů, kolika vozidel má být použito**, anebo kolik druhů nebo samostatných částí zásilky se má nakládat.<sup>9</sup>

Řádně vyplněný a potvrzený (podepsaný)<sup>10</sup> NL CMR (v přepravách mimo EU potvrzený rovněž příslušným hraničním celním orgánem) **bývá z formálně právního hlediska vůbec jediným důkazem o realizaci přepravní smlouvy**, resp. mezinárodní přepravy samotné.<sup>11</sup>

NL CMR **zpravidla neobsahuje všechny sjednané podmínky konkrétní přepravní smlouvy**. Ustanovení obsažená v přepravní smlouvě mají vždy přednost před údaji uvedenými v NL CMR.

<sup>5</sup> Z pohledu praxe je třeba uvést, že namísto NL CMR (jako základního přepravního dokladu v mezinárodní silniční nákladní přepravě) bývá v některých případech dopravcům jako „přepravní listina“ podsouván **dodací list** (svým obsahem se zpravidla velmi podobá nákladnímu listu). V rámci právní jistoty však je zde jeho používání možno doporučit jen podpůrně – a to společně s NL CMR – a ne jako jeho (už vůbec ne plnohodnotná) náhrada. V každém případě je nutno vycházet z toho, že **dodací list na sebe neváže žádné smluvní přepravní podmínky**, a proto ani není osvědčením o existenci přepravní smlouvy v mezinárodní dopravě.

<sup>6</sup> *Consignment Note*.

<sup>7</sup> Viz čl. 4 vyhlášky ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), ve znění sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/2006 Sb. m. s. a ve znění sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 66/2011 Sb. m. s. o přijetí Dodatkového protokolu k Úmluvě CMR týkajícího se elektronického nákladního listu.

*Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route*.

<sup>8</sup> Viz čl. 9 Úmluvy CMR.

<sup>9</sup> Viz čl. 5 Úmluvy CMR.

<sup>10</sup> NL CMR musí být podepsán stranami přepravní smlouvy, tedy i příjemcem. Použití firemního razítka u podpisu odesílatele, dopravce či příjemce není nutné, avšak má zřejmý podpůrný charakter.

<sup>11</sup> Mezinárodní přepravní doklady jsou významnými dokumenty např. i pro celní či daňové orgány (např. jsou jedním z důkazních prostředků pro uplatnění osvobození od platby DPH, které mezinárodní přepravy, resp. mezinárodní přepravní služby v přepravách mimo EU nepodléhají).

## 2.1.2 Charakteristika nákladního listu CMR

NL CMR bývá označován také jako tzv. **deklaratorní doklad**, tzn. že údaje v něm obsažené jsou považovány za platné, pokud nejsou v rozporu s údaji uvedenými v konkrétní přepravní smlouvě, k jejímuž provedení byl tento nákladní list vystaven.

Mimo to, že NL CMR je důkazem o existenci přepravní smlouvy, je řádně potvrzený NL CMR (pokud není prokázán opak) také **důkazem o převzetí zásilky dopravcem, resp. o předání zásilky odesílatelem dopravci. NL CMR je věrohodným dokladem o převzetí zásilky k přepravě, je-li potvrzen řidičem dopravce.** Řidič má právo odmítnout eventuální požadavek odesílatele na podpis do dodacího listu s odůvodněním, že převzetí zásilky k přepravě potvrdil v nákladním listě CMR, tj. pro mezinárodní silniční nákladní přepravu právně relevantním přepravním dokladu.

Vzhledem k tomu, že NL CMR obsahuje řadu pro přepravu nezbytných informací, bývá označován také za nositele funkce **informační**. Někdy bývá diskutováno, zda NL CMR je, či není tzv. náložným listem.<sup>12</sup> Touto problematikou se Úmluva CMR nezabývá. To, jak je NL CMR používán v praxi a jak je mezinárodně deklarován, osvědčuje, že **není a ani nemůže být považován za cenný, a tudíž ani obchodovatelný papír**.<sup>13</sup>

Vzhledem k tomu, že **NL CMR není náložným listem**, budiž zde provedeno alespoň krátké zdůvodnění, proč tomu tak není. Řádně vystavený a potvrzený náložný list není jen dokladem osvědčujícím existenci přepravní smlouvy, resp. dokladem o převzetí přepravovaného nákladu dopravcem, ale také dokladem osvědčujícím vlastnická, a tudíž i dispoziční práva k přepravovanému nákladu (zboží) s tím, že dopravce je osobě, která mu předloží originál náložného listu, povinen předat jím přepravovaný náklad (srov. postup při předávání NL CMR, kdy tento dostává příjemce od dopravce, který mu jej přiveze spolu s nákladem).

Odchylně od NL CMR naše vnitrostátní právo v ustanoveních v § 2572 až 2577 OZ předpokládá existenci náložného listu (jako přepravního dokladu – o nákladním listu se OZ nezmiňuje) – ten však charakter cenného a obchodovatelného papíru jednoznačně má (srov. dále části této knihy pojednávající o konosamentu). Eventuální obsahová i formální záměna nákladního a náložného listu může mít za následek problémy. Je tomu tak např. proto, že akceptace náložného listu finančními ústavy je, co se týče obsahu, formy, ale i některých dalších náležitostí, u tohoto typu dokladů velmi přísná. Vzhledem k výše uvedenému – ale i běžné praxi – **nelze používat ustanovení týkající se náložného listu v souvislosti s NL CMR**.<sup>14</sup>

Provozní praxi značně usnadňuje, že **NL CMR má zásluhou IRU mezinárodně sjednocený obsah i formu. NL CMR se vystavuje ve třech původních vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem.** Dovoluje-li to právní řád státu, ve kterém se nákladní list vystavuje, mohou být tyto podpisy vytištěny nebo nahrazeny razítky odesílatele a dopravce. Doporučení IRU je vyhotovovat NL CMR v těchto vyhotoveních: **první (červené) vyhotovení nákladního listu obdrží odesílatel, druhé (modré) doprovází zásilku a je určeno pro příjemce, třetí (zelené) si ponechává dopravce,** eventuální další (černá) vyhotovení jsou určena pro celní orgány.

## 2.1.3 Náležitosti (obsah) nákladního listu CMR

Ohledně **obsahu NL CMR** samo sebou platí, že obsahuje tři skupiny údajů: **obligatorní** (povinné), **fakultativní** (volitelné) a **dovolené**. Chybí-li některý z obligatorních údajů, může jeho absence způsobit i neplatnost nákladního listu. **Dovolenými** údaji jsou např. číslo objednávky příjemce, tzn. že NL CMR může ještě obsahovat i jiné údaje, které smluvní strany pokládají za užitečné.

**Nákladní list CMR musí obsahovat tyto obligatorní údaje:**

- a) místo a datum vystavení,
- b) jméno a adresu odesílatele,

<sup>12</sup> Pro náložný list se v mezinárodní přepravě používá především pojem **konosament** (*Bill of Lading* – B/L), ten je však spojován s námořní přepravou (srov. podrobněji zde dále a také publikace: NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. *Námořní nákladní přeprava*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015. 280 s. ISBN 978-80-7400-601-2).

<sup>13</sup> Jednou z podstatných charakteristik **nákladního listu** totiž je, že je **přepravován zároveň (společně) se zásilkou**.

<sup>14</sup> Předpokládat, že běžný dopravce je schopen přepravci vystavit náložný list, je nereálné – i v případech, kdy jsou naši dopravci ve smyslu OZ požádáni o vystavení náložného listu, běžně vystavují nákladní list (neboť o výše uvedených rozdílech zpravidla ani nevědí). S účinností zákona č. 304/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, doplněný § 9a nově zavádí přímé použití některých ustanovení Úmluvy CMR v přepravní smlouvě uzavírané ve vnitrostátní silniční nákladní přepravě, mj. nákladní list. Návrh vnitrostátního nákladního listu ČESMAD BOHEMIA je uveden v barevné příloze.

- c) jméno a adresu dopravce,
- d) místo a datum převzetí (nakládky) zásilky a místo jejího určení (vykládky),
- e) jméno a adresu příjemce,
- f) obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu (u věci nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení),
- g) počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla,
- h) hrubou hmotnost zásilky nebo jiným způsobem vyjádřený objem zboží,
- i) náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření smlouvy až do vydání zásilky),
- j) pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání,
- k) údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoli opačnou doložku podléhá ustanovením Úmluvy CMR (bývá již předtištěno na formuláři).

**Jestliže dopravce zapíše na žádost odesílatele do nákladního listu uvedené údaje, má se za to, pokud není prokázán opak, že jednal jménem odesílatele.**

**Nákladní list CMR může popřípadě obsahovat ještě tyto fakultativní údaje:**

- a) zákaz překládky,
- b) výdaje, které hradí sám odesílatel,
- c) výši dobírky, která má být eventuálně vybrána při dodání zásilky od příjemce – bez její úhrady dopravce nemůže provést vykládku,
- d) udání ceny zásilky a částky vyjadřující zvláštní zájem na dodání,
- e) pokyny odesílatele dopravci týkající se pojištění zásilky,
- f) smluvenou lhůtu, ve které má být přeprava provedena,
- g) seznam dokladů předaných dopravci.

Smluvní strany mohou zapsat do nákladního listu **ještě jiné údaje**, které pokládají za užitečné.<sup>15</sup>

Velmi významným ustanovením Úmluvy CMR týkající se NL CMR je, že **odesílatel odpovídá za veškeré výlohy a škody, které vzniknou dopravci v důsledku nepřesnosti nebo neúplnosti všech ostatních údajů nebo pokynů, které dal pro vystavení nákladního listu nebo za účelem jejich zaznamenání v nákladním listě.**<sup>16</sup>

## 2.1.4 Nákladní list CMR ve vztahu k povinnostem odesílatele a dopravce, přezkoumání údajů v nákladním listě CMR

Úmluva CMR ani naše národní právo neurčují, kdo je povinen NL CMR vystavit (to je v praxi problémovým faktorem). Ohledně vystavení NL CMR tedy platí, že **není-li stanoveno jinak, může nákladní list vystavovat jak odesílatel, tak i dopravce.**

Z čl. 7 Úmluvy CMR vyplývá, že za údaje uvedené v NL CMR **odpovídá odesílatel** (to však samo sebou neznamená, že NL CMR musí sám vystavit). **Odesílatel odpovídá za veškeré výlohy a škody, které vzniknou dopravci v důsledku nepřesností nebo neúplností údajů uvedených v NL CMR.** Odesílatel však také odpovídá za škodu a další náklady, které by dopravci vznikly např. chybnými či neúplnými údaji o příjemci.

**Doprověze** (resp. jeho řidič) v NL CMR potvrzuje **převzetí zásilky k přepravě.** Tím se nákladní list stává **důkazní listinou o uzavřené přepravní smlouvě.** NL CMR má několik originálů (stejnopisů), z nichž jeden je určen odesílateli, další pak doprovázejí náklad s tím, že jeden je předán spolu se zásilkou (nákladem) příjemci a další si ponechává dopravce.

S NL CMR také souvisí to, že **Úmluva CMR vymezuje dobu, během které dopravce nese odpovědnost za přepravovanou zásilku.** Tato doba dle ustanovení Úmluvy CMR začíná převzetím zásilky k přepravě. Končí vydáním zásilky příjemci, resp. formálně podpisem NL CMR příjemce.<sup>17</sup> Dopravce tedy musí nejen zásilku předat příjemci, ale

<sup>15</sup> Viz čl. 6 Úmluvy CMR.

<sup>16</sup> Viz čl. 7 Úmluvy CMR.

<sup>17</sup> Odpovědnost dopravce tedy nekončí např. dojetím na místo vykládky nebo složením zásilky z vozidla, protože tehdy ještě není zásilka předána příjemci do jeho moci a příjemce se zásilkou nemůže disponovat.

zároveň je třeba, aby zásilku příjemce od dopravce také přijal/převzal.<sup>18</sup> Výše uvedené má pro praxi, provozní, ekonomické i právní posouzení přeprav značný význam.

Ve smluvní obchodní praxi je velmi významné to, aby se smluvní strany přepravní smlouvy dohodly na tom, zda, jak a odkdy ponese dopravce (a např. také pod jakými sankcemi) **odpovědnost za nepřistavení či pozdní přistavení vozidla k nakládece** apod. – tj. za činnost, která předchází fyzickému převzetí zásilky do péče dopravce. Zpravidla se však dosud převzetím zásilky do péče dopravce myslí až fyzické převzetí zásilky dopravcem od odesílatele. Tím se pak také rozumí počátek odpovědnosti dopravce ve smyslu ustanovení Úmluvy CMR.<sup>19</sup>

NL CMR je také přepravním dokumentem sloužícím k **provedení eventuální kontroly průběhu přepravy**. I proto by zde měly být správně zaznamenány všechny události, které se konkrétní přepravy týkají. Úplnost a správnost obligatorních údajů v NL CMR by měl vždy při nakládece zkontrolovat zástupce dopravce, tj. řidič.

Jak již bylo výše uvedeno, **vyplněný a náležitým způsobem potvrzený NL CMR** je nejen dokladem o existenci, resp. uzavření přepravní smlouvy, ale **současně je pro případ sporu velmi důležitým dokumentem o převzetí zásilky k přepravě, resp. o stavu zásilky v místě a čase jejího převzetí a o průběhu přepravy i o vydání zásilky příjemci**.

#### **Při převzetí zásilky k přepravě dopravce přezkoumává zejména:**

- správnost údajů v NL CMR o počtu kusů a o jejich značkách a číslech,
- zjevný stav zásilky a jejího obalu.

Nemá-li však dopravce vhodné prostředky, aby mohl přezkoumat správnost údajů, **zapiše do nákladního listu výhrady i s jejich odůvodněním**. Rovněž musí odůvodnit všechny výhrady, které učinil k zjevnému stavu zásilky a jejímu obalu.<sup>20</sup> **Podle Úmluvy CMR však tyto výhrady nezavazují odesílatele, ledaže je v nákladním listě výslovně uznal.**<sup>21</sup>

V NL CMR mají tzv. **výhrady dopravce**<sup>22</sup> značný význam. Jak bylo řečeno výše, v případě, že dopravce, resp. jeho zástupce (zde řidič) totiž výhrady do NL CMR **uvede, pak musí uvést také jejich zdůvodnění**.<sup>23</sup> Výhrady dopravce se mohou vztahovat ke konkrétním údajům uvedeným v NL CMR, zejména s respektem k jejich porovnání se skutečným stavem (nedostatkům) zásilky. Výhrady mohou být dále směřovány k počtu přepravovaných kusů, palet, způsobu balení, značení, ale třeba i ke způsobu umístění či zajištění nákladu na ložné ploše (toto provedl odesílatel).

To, že provedený zápis má výhrady, samo o sobě nezavazuje odesílatele, ledaže by je v NL CMR sám výslovně uznal (resp. kdyby odesílatel takový NL CMR nepodepsal), ale představuje provedení **změny v důkazním břemenu**. V případě jejich uvedení bude na odesílateli, aby prokázal, že dopravci předaná zásilka byla v bezvadném stavu, co se týče předmětu zápisu uvedené výhrady. **Neobsahuje-li NL CMR výhrady dopravce** (jde o tzv. čistý NL CMR) s jejich odůvodněním, **platí právní domněnka, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem ve zjevně dobrém stavu** a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě.<sup>24</sup>

Praktickou pomůckou pro řidiče je zejména v těchto případech tzv. **kontrolní list CMR („Check-list CMR“)**, který obsahuje eventuální výhrady, resp. jejich formulace. Uplatňuje se zejména tehdy, když řidič nemůže realizovat kontrolu nákladky. Tuto pomůcku vypracovala Právní komise IRU a je doporučována členskými svazy dopravců (u nás ČESMAD BOHEMIA).

<sup>18</sup> Stejně tak jako u nákladky, tak i u vykládky – jde o dvoustranné jednání (a to zpravidla nejen v právním slova smyslu).

<sup>19</sup> Je otázkou, jak by byla např. soudy posuzována přepravní smlouva opírající se o Úmluvu CMR, ve které by se smluvní strany výslovně dohodly na definici „okamžiku převzetí zásilky k přepravě“ jako na době/času, kdy dopravce potvrdí/akceptuje odesílatelův dopravní příkaz. Tj. šlo by o dobu, odkdy má dopravce zásilku již ve své virtuální, ale ještě ne fyzické péči (problém je, jak pak posoudit i možnost dopravce disponovat zásilkou – opět rozdíl virtuální a fyzické možnosti péče). Převzetím zásilky totiž začíná odpovědnost dopravce za její zničení, poškození či ztrátu (event. pozdní dodání) – podle Úmluvy CMR (čl. 17 odst. 1). Lze však předpokládat i možnost, že odpovědnost dopravce od doby virtuálního převzetí zásilky do péče až do doby jejího fyzického převzetí by v případě takto uzavřené přepravní smlouvy mohla být posuzována podle národního práva či přímo dle konkrétních ustanovení posuzované přepravní smlouvy. Jiná situace by však vznikla, pokud by v příčinné souvislosti s např. pozdním přistavením vozidla vznikla škoda v důsledku pozdního dodání zásilky [srov. SEDLÁČEK, P. Úmluva CMR (komentář). Praha: VOX, a. s., 2009, s. 283 a 364].

<sup>20</sup> Nemůže-li např. řidič zkontrolovat obsah či stav obsahu zásilky – zásilka je např. na uzavřených/zafóliovaných paletách – pak by rozhodně měl uvést do NL CMR **výhradu dopravce**.

<sup>21</sup> Viz čl. 8 Úmluvy CMR.

<sup>22</sup> Výhrady dopravce jsou zapisovány do kolonky č. 18 – výhrady a poznámky dopravce NL CMR.

<sup>23</sup> Výhrada v nákladním listu CMR nemusí být řidičem provedena v jazyce používaném v místě nákladky, ale může být uvedena i v jazyce, ve kterém je řidič schopen se přesně vyjádřit.

<sup>24</sup> Zúčastní-li se řidič kontroly naložené zásilky a podepíše-li bez výhrad NL CMR, potvrzuje tím vlastnosti zásilky zde uvedené. To mu zamezuje následné popření či zpochybnění stavu zásilky (nebo jejího obalu), který tato měla po nakládece, resp. při jejím převzetí dopravcem.

Odesílatel má právo žádat od dopravce **přezkoušení hrubé hmotnosti zásilky nebo jejího množství** vyjádřeného jiným způsobem. Může též žádat přezkoušení obsahu jednotlivých kusů zásilky. Dopravce má nárok na náhradu výloh spojených s tímto přezkoušením.<sup>25</sup> Výsledek uvedeného přezkoušení se zaznamená do NL CMR.<sup>26</sup>

### 2.1.5 Dokumenty připojované k nákladnímu listu CMR

Odesílatel je povinen dopravci připojit k NL CMR nebo mu dát jinak k dispozici **doklady potřebné k celnímu jednání a dalším úředním jednáním** (např. doklady o rostlinolékařské kontrole, případné povolení k vývozu či dovozu přepravovaného zboží, faktury, speciální doklady v případě přeprav podle Úmluvy ADR) prováděným před vydáním zásilky a poskytnout mu všechny informace, o které požádá.

Dopravce není povinen zkoumat, jsou-li doklady a informace správné a dostačující. Nicméně lze předpokládat, že se jako odborník na přepravní problematiku bude aktivně podílet na jejich kontrole a na případné nedostatky obratem upozorní (tato činnost je v zájmu bezproblémové přepravy, a tudíž i v zájmu samotného dopravce).

**Odesílatel odpovídá dopravci za všechny škody** vzniklé proto, že k NL CMR nebyly dodány všechny doklady nebo nebyly dány nutné informace anebo doklady a informace byly neúplné nebo nesprávné, pokud ovšem nešlo o nedostatek zaviněný dopravcem.

**Dopravce odpovídá jako komisionář za následky ztráty nebo nesprávného použití dokladů v NL CMR** uvedených a k němu připojených nebo dopravci odevzdaných; je však případně povinen nahradit nejvýše částku, kterou by hradil při ztrátě zásilky.<sup>27</sup>

### 2.1.6 Dispoziční právo k zásilce

**Výkon dispozičního práva je vázán na tyto podmínky** (tzn. musí být realizován za těchto předpokladů):

- **dopravci musí být předán originál, resp. prvopis, tj. první (červená) strana NL CMR určená odesílateli, se zde vyznačenými změněnými dispozicemi. Odesílatel je oprávněn disponovat se zásilkou, zejména může požadovat po dopravci zastavení přepravy, změnu místa dodání nebo vydání zásilky jinému příjemci, než který byl uveden v NL CMR. To znamená, že odesílatel může během probíhající přepravy změnit tzv. dopravní (přepravní) dispozice** – toto právo může náležet i příjemci zásilky (převděl jej na něj odesílatel a toto vyznačil v NL CMR), tj. odesílatel nebo příjemce (v tom případě, je-li odesílatelem učiněn v tomto smyslu příslušný záznam v nákladním listu), který chce uplatnit své právo, je povinen prokázat se prvním vyhotovením nákladního listu, ve kterém musí být zapsány nové příkazy dané dopravci, a hradit dopravci veškeré výlohy a škody vzniklé provedením těchto příkazů,
- změny dispozic lze po dopravci požadovat jen v případě jejich **reálné proveditelnosti, tj. provedení příkazů musí být možné v době, kdy dojdou osobě, která je má provést, a nesmí narušovat obvyklý provoz dopravcova podniku ani způsobit škodu odesílatelům nebo příjemcům jiných zásilek,**
- **změna příkazů (dispozic) nesmí mít za následek rozdělení zásilky,**
- **nemůže-li dopravce provést příkazy v době, kdy dojdou osobě, která je má provést, je povinen ihned o tom vyrozumět osobu, od níž tyto příkazy obdržel,**
- **dopravce, který neprovede dané příkazy nebo který je provede, aniž si vyžádal předložení prvního vyhotovení nákladního listu, odpovídá oprávněnému za škodu tím vzniklou.**<sup>28</sup>

Dopravce vždy **musí obdržet nové, přesně stanovené celní dispozice** (dispozice ohledně nového příjemce, místa a způsobu vycelení atd.), příp. musí obdržet i další dispozice respektující **další závazné předpisy**, podle kterých se konkrétní přeprava realizuje (např. rostlinolékařská kontrola).

<sup>25</sup> Problematické může být event. porušení originálních obalů zásilky dopravcem atd. V těchto případech je třeba předpokládat však i zdržení přepravy – to všechno je třeba s předstihem řešit.

<sup>26</sup> Viz čl. 8 Úmluvy CMR.

<sup>27</sup> Viz čl. 11 Úmluvy CMR.

<sup>28</sup> Viz čl. 12 Úmluvy CMR.

**Dispoziční právo zaniká, jakmile je druhý výtisk NL CMR odevzdán příjemci** nebo jakmile příjemce uplatní právo žádat od dopravce, aby mu proti potvrzení vydal druhé vyhotovení nákladního listu a zásilku, jakmile dojde zásilka na místo určené k jejímu vydání; od tohoto okamžiku je dopravce povinen řídit se příkazy příjemce.

**Dispoziční právo může však náležet příjemci ihned od okamžiku vystavení NL CMR v tom případě, je-li v něm učiněn odesílatelem v tomto smyslu příslušný záznam.**

Dle Úmluvy CMR platí, že **dá-li příjemce při výkonu svého dispozičního práva příkaz k vydání zásilky další osobě, nemůže již tato osoba určit další příjemce.**<sup>29</sup> V této souvislosti platí, že nemůže-li dopravce provést udělené příkazy, je povinen ihned o tom vyrozumět osobu, od níž tyto příkazy obdržel. Dopravce, který neprovede dané příkazy nebo který je provede, aniž si vyžádal předložení prvního vyhotovení NL CMR, odpovídá oprávněnému za škodu tím vzniklou.

## 2.1.7 Vydání druhého vyhotovení nákladního listu CMR

**Jakmile dojde zásilka na místo určení (resp. na místo určené k jejímu vydání), má příjemce právo žádat od dopravce, aby mu proti jeho potvrzení (potvrzuje dopravci převzetí zásilky na jeho exempláři NL CMR – dopravci náleží třetí, zelený exemplář) vydal druhé (modré) vyhotovení nákladního listu a zásilku.**<sup>30</sup>

Je-li zjištěna ztráta zásilky nebo dojde-li k překročení dodací lhůty, je příjemce oprávněn vlastním jménem uplatňovat proti dopravci nároky z přepravní smlouvy.

**Příjemce, který uplatňuje tato práva, 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.**<sup>31</sup>

## 2.1.8 Překážky v dodání zásilky

**V případě, že je nebo by se stalo plnění přepravní smlouvy podle podmínek stanovených v NL CMR ještě před dojitím zásilky na místo jejího dodání z jakéhokoli důvodu nemožným, je dopravce povinen vyžádat si pokyny od osoby oprávněné disponovat se zásilkou (zpravidla od odesílatele).** Dovolují-li však okolnosti provedení přepravy za podmínek odchylných se od podmínek stanovených v NL CMR a nemohl-li dopravce obdržet v přiměřené době pokyny od osoby oprávněné disponovat se zásilkou, učiní dopravce taková opatření, která považuje v zájmu osoby oprávněné disponovat se zásilkou za nejlepší.<sup>32</sup>

Jestliže se poté, co zásilka došla na místo dodání, vyskytnou **překážky v dodání**, vyžádá si dopravce pokyny od odesílatele. **Odmítne-li příjemce zásilku, má odesílatel právo se zásilkou disponovat, aniž by se musel vykázat prvním vyhotovením NL CMR.** I když příjemce odmítl zásilku, může žádat o její vydání do té doby, než dopravce obdrží od odesílatele opačné pokyny. Vzniknou-li okolnosti bránící dodání zásilky poté, kdy příjemce již dal na základě svého oprávnění příkaz k vydání zásilky jiné osobě, nastupuje na místo odesílatele příjemce a na místo příjemce tato jiná osoba.<sup>33</sup>

## 2.1.9 Elektronický nákladní list CMR

Dne 5. června 2011 vstoupil v platnost Dodatkový protokol k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluva CMR) týkající se elektronického nákladního listu.<sup>34</sup> Cílem Dodatkového protokolu bylo zavést elektronickou komunikaci jako alternativní plnění smlouvy o mezinárodní silniční přepravě zboží.

Vystavení elektronického nákladního listu (e-NL CMR) má přitom **stejný právní účinek jako vydání písemné.** Stejně jako u písemného nákladního listu plní elektronický nákladní list následující **funkce**:

- je dokladem o uzavření přepravní smlouvy,<sup>35</sup>

<sup>29</sup> Viz čl. 12 Úmluvy CMR.

<sup>30</sup> Srov. zde rozdíl mezi nákladním a náložným listem.

<sup>31</sup> Viz čl. 13 Úmluvy CMR.

<sup>32</sup> Viz čl. 14 Úmluvy CMR.

<sup>33</sup> Viz čl. 15 Úmluvy CMR.

<sup>34</sup> Viz sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 66/2011 Sb. m. s., o přijetí Dodatkového protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluva CMR), týkající se elektronického nákladního listu.

<sup>35</sup> Srov. čl. 9 odst. 1 vyhlášky ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluva CMR), ve znění sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/2006 Sb. m. s.

- potvrzuje převzetí zboží (počet kusů, značky, čísla zboží),<sup>36</sup>
- má informační funkci (popis zboží, průvodní dokumenty, odesílatel, příjemce, množství, váha atd.).<sup>37</sup>

Podobně jako písemný nákladní list **není** elektronický nákladní list **cenným papírem** (konosamentem).

**Elektronický nákladní list** (e-NL CMR) představuje 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 CMR, včetně údajů logicky spojených s elektronickým záznamem dat prostřednictvím dodatku nebo jinak spojených s elektronickým záznamem dat současně s jeho vydáním nebo následně poté, takže se stávají součástí elektronického nákladního listu.<sup>38</sup>

### 2.1.9.1 Ověření elektronického nákladního listu CMR

Elektronický nákladní list CMR **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:

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

Elektronický nákladní list lze ověřovat i jinými způsoby přípustnými právními předpisy státu, v němž byl vystaven. K údajům obsaženým v e-NL CMR má přístup jakákoli osoba k tomu oprávněná.<sup>39</sup> Dodatkový protokol nestanoví technické specifikace elektronického nákladního listu a elektronického podpisu. Bude vždy záležet na vnitrostátním právním řádu daného státu, jak danou problematiku upraví.<sup>40</sup>

### 2.1.9.2 Vystavování elektronického nákladního listu CMR

Elektronický nákladní list CMR obsahuje tytéž údaje jako nákladní list upravený Úmluvou CMR. Při vyhotovování elektronického nákladního listu musí být zajištěna **nedotčenost údajů** v něm obsažených od okamžiku, kdy byl poprvé vytvořen v konečném znění. Údaje se považují za nedotčené, když jsou úplné a nezměněné kromě případů jejich doplňování nebo upravování v rámci běžné komunikace, skladování a vystavování. Údaje v elektronickém nákladním listu lze doplňovat nebo upravovat v případech předpokládaných Úmluvou CMR. Při doplňování a upravování elektronického nákladního listu musí být použit způsob umožňující identifikaci provedeného doplnění a úpravy a zachování původních údajů.<sup>41</sup>

Strany mající zájem o plnění smlouvy o přepravě se dohodnou na způsobech realizace a jejich uplatnění ke splnění požadavků Dodatkového protokolu a Úmluvy CMR, zejména co se týče:

- postupu pro **vystavení a předání** nákladního listu oprávněné osobě,
- zachování **nedotčenosti** elektronického nákladního listu,
- způsobu, jakým osoba uplatňující práva z elektronického nákladního listu **prokáže toto oprávnění**,
- způsobu **vydání potvrzení** o tom, že došlo k **dobání příjemci**,
- postupu **doplnění nebo úpravy** elektronického nákladního listu a
- postupů pro případné **nahrazení elektronického nákladního listu nákladním listem** vydaným jinými prostředky.

Elektronický nákladní list CMR musí obsahovat odkaz na tyto uvedené postupy a tyto musejí být snadno zjistitelné.<sup>42</sup>

<sup>36</sup> Srov. čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR.

<sup>37</sup> Srov. čl. 6 Úmluvy CMR.

<sup>38</sup> Srov. čl. 1 Dodatkového protokolu k Úmluvě CMR.

<sup>39</sup> Srov. čl. 3 Dodatkového protokolu k Úmluvě CMR.

<sup>40</sup> Např. zákon č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce, ve znění zákona č. 183/2017 Sb., který byl vydán v návaznosti na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES.

<sup>41</sup> Srov. čl. 4 Dodatkového protokolu k Úmluvě CMR.

<sup>42</sup> Srov. čl. 5 Dodatkového protokolu k Úmluvě CMR.

### 2.1.9.3 Dokumenty k doplnění elektronického nákladního listu CMR

Dopravce předá odesílateli na jeho žádost potvrzení o převzetí zboží a dále veškeré informace potřebné k označení zásilky a k zajištění přístupu k elektronickému nákladnímu listu, na nějž odkazuje Dodatkový protokol. **Dokumenty**, na nějž odkazuje Úmluva CMR (seznam dokladů předaných dopravci a doklady potřebné k celnímu a dalším úředním jednáním prováděným před vydáním zásilky),<sup>43</sup> může odesílatel předat dopravci formou elektronického záznamu dat, existují-li tyto dokumenty v této podobě a pokud se smluvní strany dohodnou na způsobech zajišťujících propojení mezi těmito dokumenty a elektronickým nákladním listem, na nějž se odkazuje Dodatkový protokol, a to způsobem zajišťujícím jejich nedotčenost.<sup>44</sup>

### 2.1.9.4 Rozhodné právo pro smlouvu o přepravě zboží

V současnosti (2019) je Dodatkový protokol zatím platný pouze v několika zemích (Bělorusko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Írán, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Moldavsko, Nizozemsko, Rumunsko, Rusko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švýcarsko, Turecko).<sup>45</sup> Úmluvu CMR však přijalo mnohem více států.<sup>46</sup> V případě obchodních partnerů z různých států (smluvních i nesmluvních) bude volba rozhodného práva stanovena **podle mezinárodního práva soukromého**, tzn. daného vnitrostátního práva.

V Evropské unii se tato volba práva bude řídit podle nařízení Řím I (nařízení č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy), které stanoví, že v míře, ve které nebylo **právo rozhodné pro smlouvu o přepravě zboží** zvoleno, je právem rozhodným pro takové smlouvy **právo země obvyklého bydliště dopravce** za předpokladu, že se místo převzetí nebo místo doručení nebo obvyklé místo bydliště odesílatele nacházejí rovněž v této zemi. Nejsou-li tyto požadavky splněny, použije se právo země, ve které se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení.

### 2.1.9.5 Obchodní požadavky na upřesnění elektronického nákladního listu CMR

Centrum pro usnadnění obchodu a elektronické obchodování OSN (UN/CEFACT) Evropské hospodářské komise OSN (UNECE) vydalo závěrečný **návrh Obchodních požadavků na upřesnění e-NL CMR**.<sup>47</sup> Cílem tohoto dokumentu je standardizovat obchodní procesy, obchodní transakce a informační podstatu elektronického nákladního listu (e-NL CMR) pro mezinárodní a vnitrostátní silniční přepravu zboží. V návrhu se uvádí, že zavedení standardizovaného elektronického nákladního listu může usnadnit další interakce s jinými druhy dopravy a vnitrostátními orgány veřejné správy.

## 2.2 Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (Úmluva ADR)<sup>48</sup> ve vztahu k nákladnímu listu CMR

### 2.2.1 Všeobecné údaje předepsané pro přepravní doklad obsažené v Úmluvě ADR

Ač se to může na první pohled zdát nesmyslné, **existuje přímá souvislost mezi výše pojednávaným NL CMR a přepravou nebezpečných věcí, resp. Úmluvou ADR**. Odborníci z praxe patrně vědí, že na formuláři NL CMR existuje kolonka, kde se údaje o přepravě nebezpečného zboží uvádějí – a to přímo v kontextu chápání těchto přeprav podle Úmluvy ADR.

<sup>43</sup> Viz čl. 6 odst. 2 písm. g) a čl. 11 Úmluvy CMR.

<sup>44</sup> Srov. čl. 6 Dodatkového protokolu k CMR.

<sup>45</sup> Stav ratifikace je zachycen na: [https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=_en).

<sup>46</sup> Úmluvu CMR přijalo 55 států. Stav ratifikace je zachycen na:

[https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-11&chapter=11&lang=en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&lang=en).

<sup>47</sup> Viz <https://uncefact.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=17825801>.

<sup>48</sup> *Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route*.

Seznam smluvních států lze nalézt na: [http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst\\_53\\_TDG\\_ADR.html](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_53_TDG_ADR.html).

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 159/1997 Sb., č. 54/1999 Sb., č. 93/2000 Sb. m. s., č. 6/2002 Sb. m. s., č. 77/2004 Sb. m. s., č. 33/2005 Sb. m. s., č. 14/2007 Sb. m. s., č. 13/2009 Sb. m. s., č. 17/2011 Sb. m. s., č. 8/2013 Sb. m. s., č. 11/2015 Sb. m. s., č. 21/2017 Sb. m. s. a č. 23/2019 Sb. m. s.



V tomto kontextu je tedy třeba zmínit, že přepravní doklady musí obsahovat tyto **údaje pro každou nebezpečnou látku, materiál nebo předmět podaný k přepravě**:

- **UN číslo** s předřazenými písmeny „UN“;
- **oficiální pojmenování pro přepravu**, případně doplněné technickým názvem v závorkách,
- **pro látky a předměty třídy 1**: klasifikační kód uvedený ve sloupci (3 b) tabulky A v kapitole 3.2; **pro radioaktivní látky třídy 7**: číslo třídy „7“; **pro látky a předměty jiných tříd**: čísla vzorů bezpečnostních značek uvedená ve sloupci (5) nebo vyžadovaná podle zvláštního ustanovení uvedeného ve sloupci (6) tabulky A v kapitole 3.2,
- kde je to stanoveno: „**obalová skupina**“ pro látku, které mohou předcházet písmena „OS“ či počáteční písmena odpovídající slovům „Obalová skupina“ v jazycích používaných podle 5.4.1.4.1,
- **počet a popis kusů**, pokud je to aplikovatelné,
- **celkové množství každé položky** nebezpečných věcí označené různým UN číslem, oficiálním pojmenováním pro přepravu nebo případně obalovou skupinou [jako objem nebo celková (brutto) hmotnost, nebo případně jako čistá (netto) hmotnost];
- **jméno a adresa odesílatele**,
- **jméno a adresa příjemce** – jsou-li nebezpečné věci přepravovány k dodání více příjemcům, kteří nemohou být identifikováni na počátku přepravy, mohou být se souhlasem příslušných orgánů zemí dotčených přepravou alternativně uvedena slova „Rozvoz – prodej“;
- **prohlášení** vyžadované podmínkami případné zvláštní dohody,
- kde je to stanoveno: **kód omezení pro tunely** udaný ve sloupci (15) tabulky A kapitoly 3.2 velkými písmeny v závorkách. Kód omezení pro tunely nemusí být v přepravním dokladu uveden, pokud je předem známo, že přeprava nebude spojena s průjezdem tunelem, v němž platí omezení pro přepravu nebezpečných věcí.

**Údaje uvedené v přepravním dokladu (NL CMR) musí být čitelné.** Ačkoli jsou velká písmena používána v kapitole 3.1 a v tabulce A kapitoly 3.2 pro uvedení údajů, které musí být součástí oficiálního pojmenování pro přepravu, a ačkoli jsou velká a malá písmena používána v této kapitole pro uvedení údajů požadovaných v přepravním dokladu s výjimkou ustanovení v 5.4.1.1.1 (k), je použití velkých a malých písmen pro uvedení údajů v přepravním dokladu libovolné.

## 2.2.2 Zvláštní ustanovení pro odpady v přepravních dokladech

Jsou-li přepravovány odpady obsahující nebezpečné látky (kromě radioaktivních odpadů), musí být před oficiálním pojmenováním pro přepravu uvedeno slovo „**ODPAD**“, pokud toto slovo není již částí oficiálního pojmenování pro přepravu. Je-li použito ustanovení pro odpady uvedené v 2.1.3.5.5, musí se k popisu nebezpečného zboží vyžadovanému v 5.4.1.1.1 (a) až (d) a (k) doplnit: „**ODPAD PODLE 2.1.3.5.5**“. Technický název, jak je předepsán v kapitole 3.3 zvláštním ustanovením 274, nemusí být doplněn.<sup>49</sup>

## 2.3 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (silniční zákon), ve vztahu k přepravním dokladům

S účinností od 1. ledna roku 2019 platí, že ustanovení o uzavření a provádění přepravní smlouvy, odpovědnosti dopravce, reklamaci, žalobě a o přepravě prováděné postupně několika dopravci obsažená v Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluva CMR)<sup>50</sup> se použijí obdobně ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě na smlouvu o přepravě věci, práva a povinnosti při přepravě věci, náhradu škody vzniklé při přepravě věci a na odpovědnost jednotlivých dopravců při přepravě věci, k jejímuž provedení se spojilo několik dopravců.<sup>51</sup> **Tímto ustanovením se do vnitrostátní silniční nákladní přepravy kogentně zavádí používání nákladního listu.**

<sup>49</sup> Viz kapitola 5.4 Přílohy A vyhlášky ministra zahraničních věcí č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 159/1997 Sb., č. 54/1999 Sb., č. 93/2000 Sb. m. s., č. 6/2002 Sb. m. s., č. 77/2004 Sb. m. s., č. 33/2005 Sb. m. s., č. 14/2007 Sb. m. s., č. 13/2009 Sb. m. s., č. 17/2011 Sb. m. s., č. 8/2013 Sb. m. s., č. 11/2015 Sb. m. s., č. 21/2017 Sb. m. s. a č. 23/2019 Sb. m. s.

<sup>50</sup> Vyhláška č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluva CMR).

<sup>51</sup> Viz § 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.