

## KAPITOLA III UZAVŘENÍ A PROVÁDĚNÍ PŘEPRAVNÍ SMLOUVY

### I. Nákladní list – úvod do problematiky nákladního listu CMR

Přepavní smlouva podléhající Úmluvě CMR by měla být vždy potvrzena (doložena) vyplněným nákladním listem (NL CMR), který je podle čl. 9 důvěryhodným dokladem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, ale i o převzetí zásilky/nákladu dopravcem od odesílatele, resp. i o jejím předání odesílatelem dopravci. **Existence řádně vyplněného, resp. lépe vyjádřeno – řádně vedeného – NL CMR je přítom bezesporu v zájmu všech účastníků přepravní smlouvy.**

Zde je třeba zdůraznit, že **NL CMR není tzv. náložným listem** (tj. konosamentem, *Bill of Lading* – B/L). **NL CMR není cenným ani obchodovatelným papírem**<sup>41</sup>.

**V případě, že NL CMR neexistuje, je-li ztracený nebo má-li nějaké vady, nedotkne se to platnosti uzavřené přepravní smlouvy.**

Nicméně existence NL CMR je nezbytná pro některé okolnosti, které umožňují provedení Úmluvy CMR. O tom svědčí čl. 12, čl. 24, čl. 26 a další.

**V praxi často platí, že NL CMR může být jediným písemným důkazem o uzavření přepravní smlouvy – především tehdy, není-li přepravní smlouva sjednána písemnou formou.**

Vzhledem k postupující celosvětové snaze o digitalizaci (elektronizaci) přepravních dokumentů je zde třeba v souvislosti s pojednáním o NL CMR učinit zmínku i o jeho elektronické verzi.

### II. Elektronický nákladní list CMR (e-NL CMR)<sup>42</sup>

Ode dne 5. 6. 2011 platí tzv. **Dodatkový protokol k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě**<sup>43</sup>, který se týká e-NL CMR.

Smyslem Dodatkového protokolu bylo zavést elektronickou komunikaci jako další možnost plnění smlouvy o mezinárodní silniční přepravě zásilek/nákladů.

**Vystavení e-NL CMR má přítom stejný právní účinek jako písemné vydání.**

<sup>41</sup> Blíže o problematice náložného listu: NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. *Námořní nákladní přeprava*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015, s. 105 a násl. a POLÁČEK, B., NOVÁK, R. *Mezinárodní přepravní doklady*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019, s. 8 a násl.

<sup>42</sup> Podrobněji viz NOVÁK, R. a kol. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, s. 164 a násl.

<sup>43</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), týkajícího se elektronického nákladního listu.

Obdobně jako písemný NL CMR, tak i **e-NL CMR plní stejné funkce**, tj.:

- je dokladem o existenci (uzavření) přepravní smlouvy,<sup>44</sup>
- potvrzuje převzetí zásilky (počet kusů, značky, čísla zboží) dopravcem od odesílatele a o jejím předání odesílatelem dopravci<sup>45</sup>,
- má informační funkci (popis zásilky, dopravce, odesílatel, příjemce, seznam a identifikace průvodních dokumentů atd.)<sup>46</sup>

Obdobně jako běžný/písemný NL CMR **není ani e-NL CMR cenným papírem** (náložným listem).

**Údaje obsažené v e-NL CMR** pocházející z jednoho nebo několika elektronických záznamů dat dopravce, odesílatele nebo jiné osoby podílející se na plnění přepravní smlouvy, která podléhá Úmluvě CMR, včetně údajů logicky spojovaných s elektronickým záznamem dat prostřednictvím dodatků nebo jinak spojovaných s elektronickým záznamem dat současně s jeho vydáním nebo následně poté, se stávají součástí elektronického nákladního listu<sup>47</sup>.

### III. Ověření elektronického NL (e-NL) CMR

**Smluvní strany přepravní smlouvy ověřují e-NL CMR formou věrohodného elektronického podpisu spojeného s elektronickým nákladním listem.**

Není-li prokázáno jinak, elektronický podpis se považuje za **věrohodný**, pokud:

- je vázán 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 jakýchkoliv následných změn těchto údajů.

**Obchodní požadavky na upřesnění e-NL CMR** byly vydány Centrem pro usnadnění obchodu a elektronické obchodování OSN (UN/CEFACT) Evropské hospodářské komise OSN (UNECE), které vydalo **návrh Obchodních požadavků na upřesnění e-NL CMR**<sup>48</sup>.

Cílem tohoto dokumentu je standardizovat obchodní procesy, obchodní transakce a informační podstatu e-NL CMR pro mezinárodní a vnitrostátní silniční přepravu zási-  
lek/nákladů.

V návrhu se uvádí, že zavedení standardizovaného e-NL CMR může usnadnit další interakce s jinými obory/módy dopravy a vnitrostátními orgány veřejné správy.

<sup>44</sup> Srov. čl. 9 odst. 1 Úmluvy CMR, ve znění sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/2006 Sb. m. s.

<sup>45</sup> Srov. čl. 9 odst. 2 Úmluvy CMR.

<sup>46</sup> Srov. čl. 6 Úmluvy CMR.

<sup>47</sup> Srov. čl. 1 Dodatkového protokolu k Úmluvě CMR.

<sup>48</sup> Viz <https://uncefact.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=17825801>.

Během eventuálních sporů proběhne (v případech obchodních partnerů z různých smluvních i nesmluvních států) **volba rozhodného práva podle mezinárodního práva soukromého**, tzn. konkrétního národního práva.

Zde je třeba poznamenat, že v rámci EU se tato volba práva bude řídit podle **nařízení Řím I** (nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 593/2008/ES o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy). To stanoví, že **v míře, ve které nebylo právo rozhodné pro smlouvu o přepravě zásilek/nákladů 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 státu, ve kterém se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení.

**Dodatkový protokol** je zatím<sup>49</sup> platný pouze v několika státech (Bělorusko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Írán, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Moldavsko, Nizozemsko, Rumunsko, Rusko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švýcarsko, Turecko)<sup>50</sup>. Úmluvu CMR jako takovou však samo sebou přijalo podstatně více států<sup>51</sup>.

## Čl. 4 [Nákladní list CMR (NL CMR)]

**Dokladem o uzavření přepravní smlouvy je nákladní list. 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 této Úmluvy.**

### Nákladní list CMR (NL CMR)

**Podle čl. 4 neexistence NL CMR nevyklučuje platnost ustanovení Úmluvy CMR pro konkrétní přepravní smlouvu. Dopravce proto nemůže využít neexistenci nákladního listu a vyhnout se své odpovědnosti za ztrátu nebo poškození zásilky/nákladu.**

**Nebude-li vystaven nebo nebude-li existovat NL CMR, má se zato, že zásilka/náklad byla převzata v dobrém stavu, a dopravce bude odpovědný za její dodání rovněž v dobrém stavu.**

**Nákladní list tedy pouze osvědčuje existenci (potvrzuje) přepravní smlouvy, neuzavírá ji však.** Úmluva CMR proto nenutí k bezpodmínečnému vyhotovení NL CMR (nicméně ani samo převzetí zásilky/nákladu není předpokladem pro účinnost přepravní smlouvy).

<sup>49</sup> Stav k 1. 8. 2020.

<sup>50</sup> Stav ratifikace je dostupný 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>51</sup> Úmluvu CMR dosud (rok 2020) přijalo 55 států. Stav ratifikace je dostupný 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).

## Čl. 5 [Vyhotovení mezinárodního nákladního listu]

1. 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.

2. Je-li třeba zásilku naložit na několik vozidel, nebo 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, nebo kolik druhů nebo samostatných částí zásilky se má nakládat.

### Vyhotovení mezinárodního nákladního listu

Úmluva CMR neobsahuje ustanovení o tom, kdo má vyhotovovat/vystavovat, resp. vyplňovat nákladní list CMR (NL CMR).

V praxi to ale nejčastěji bývá odesílatel. Nicméně někdy to bývá také dopravce, který postupuje podle údajů od odesílatele. V praxi se však vyskytují i případy, že NL CMR vystavuje třetí osoba (např. zasílatel).

Je-li to možné podle zákonné úpravy v konkrétním státě, ve kterém je NL CMR vyplňován – pak může být v souladu s tím jméno odesílatele vytištěno nebo může být použito razítko, proti čemuž není z hlediska Úmluvy CMR námitek. Jako podpis bývá judikaturou uznáváno i samotné razítko. Nicméně k lepšímu (přesvědčivějšímu) zajištění důkazů je třeba vždy doporučit připojení skutečného podpisu.

Častým problémem u NL CMR bývá to, že dopravci a řidiči mají málo skutečné dokumentace, resp. že v mnoha případech zásilku/náklad nedoprovází vůbec žádná dokumentace nebo pouze tzv. dodací listy. **Dodací listy však nejsou potvrzením o existenci přepravní smlouvy**, zejména proto, že se neodvolávají na žádné podmínky přepravy (zde dané Úmluvou CMR).

Tak např. v případě následných (postupných) dopravců se stává, že první dopravce vyžaduje podpis druhého dopravce, že obdržel zásilku/náklad, aniž by druhému dopravci byl předán nákladní list. Jen v těch případech, kdy má některý stát obligatorní systém dokumentace spojený s nějakou formou administrativních sankcí, je tu záruka, že nákladní list bude vyhotoven v potřebném počtu exemplářů.

Úmluva CMR nenapomáhá žádné ze smluvních stran v případě, když druhá strana odmítne spolupracovat na vydání NL CMR. Tato situace by se v praxi však měla vždy vyloučit. **Smluvní strany by spolu měly zejména při vyhotovení, resp. vyplnění NL CMR řádně komunikovat.**

**Úmluva CMR neobsahuje žádné ustanovení o tom, kdy musí být NL CMR vydán.** To bude záviset na dohodě smluvních stran a na místní praxi. Není-li však NL CMR

k dispozici v okamžiku, kdy dopravce přejímá zásilku/náklad, bude třeba zvolit jiný důkaz o takovém převzetí.

Článek 5 odst. 2 stanovuje, že odesílatel nebo dopravce mají žádat o vyhotovení více exemplářů NL CMR v těch případech, když je zásilka/náklad naložena na více vozidel nebo když jde o různé druhy zboží (např. zařazené do různých účetních, celních a jiných položek). Tehdy lze vystavení více exemplářů NL CMR považovat za velmi rozumné až nezbytné. Takové ustanovení ale nemůže být vynuceno žádnou pokutou, ledaže by tu existoval nějaký předpis podle konkrétního národního práva.

## Čl. 6 [Obsah mezinárodního nákladního listu]

### 1. Nákladní list musí obsahovat tyto údaje:

- a) místo a datum vystavení;
- b) jméno a adresu odesílatele;
- c) jméno a adresu dopravce;
- d) místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení;
- e) jméno a adresu příjemce;
- f) obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu; u věcí nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení;
- g) počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla;
- h) hrubou váhu zásilky nebo jiným způsobem vyjádřené množství 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 jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením této Úmluvy.

### 2. Nákladní list musí popřípadě obsahovat ještě tyto údaje:

- a) zákaz překládky;
- b) výdaje, které bere odesílatel na sebe;
- c) výši dobírky, která má být vybrána při dodání zásilky;
- d) udání ceny zásilky a částky vyjadřující zvláštní zájem na dodání;
- e) pokyny odesílatele dopravci týkající se pojištění zásilky;
- f) smlouvenou lhůtu, ve které má být přeprava provedena;
- g) seznam dokladů předaných dopravci.

3. Strany mohou zapsat do nákladního listu ještě jiné údaje, které pokládají za užitečné.

## Obsah mezinárodního nákladního listu

Obecně platí, že se v případě, když není předložen nákladní list CMR (NL CMR), vychází z předpokladu, že dopravce převzal zásilku/náklad v bezvadném stavu a že jí má povinnost v témže stavu také dodat.

**Úmluva CMR nezná žádnou pevnou přepravní/dodací lhůtu.** CMR upravuje jen dohodnutou lhůtu (čl. 19). **Je-li taková lhůta sjednána, je nutné ji zaznamenat do nákladního listu.**

Ponevadž přepravní smlouva je smlouvou konsenzuální, která je platná i bez nákladního listu, může být dohoda o lhůtě dodání také jen ústní a není ji třeba do nákladního listu uvádět. Podle Úmluvy CMR je tedy dohoda o lhůtě pro strany závazná, i když tato lhůta není zanesena do nákladního listu. Smluvním stranám se doporučuje, aby si potvrdily dohodu o lhůtě dodání (doručení) i v písemné formě, neboť se tím ve sporech vyvarují případných námitek.

Článek 6 odst. 1 písm. b), c) a e) vyžaduje jméno a adresu odesílatele, dopravce a příjemce. To však nepřekáží tomu, aby soud případně nepovažoval za stranu ve smlouvě i někoho jiného, kdo má ve skutečnosti postavení strany, neboť nákladní list je jen důkazem o podmínkách přepravní smlouvy.

Článek 6 odst. 1 písm. d) požaduje, aby bylo zaznamenáno datum a místo převzetí zásilky/nákladu dopravcem a stanoveno doručení. Obě skutečnosti jsou závažné z hlediska prokázání použitelnosti Úmluvy CMR a místo stanovené k doručení je právně významné pro použití čl. 12 a čl. 15 a pro otázku jurisdikce.

**Český překlad článku 6 odst. 2,** kde se uvádí, že „Nákladní list musí popřípadě obsahovat...“, **není proveden přesně.** Nejen podle originálu, ale i podle právního významu, by zde mělo být uvedeno: „**Pokud to má význam** (resp. pokud je to důležité/relevantní), **pak se uvede...**“<sup>52</sup>

Článek 6 odst. 2 písm. a) nedefinuje překládku, ale lze se domnívat, že toto ustanovení má na mysli dvě možnosti: jednak přeložení na jiný mód dopravy, jednak přeložení na jiné vozidlo. Pokud se týká prvního přeložení, lze předpokládat, že není-li tu výslovný zákaz přeložení, neoprávněné užití jiného módu dopravy nebo složení zásilky/nákladu pro účely přepravy jiným módem dopravy by znamenalo porušení smlouvy ze strany dopravce a dopravce by se tak zbavil ochrany ze strany Úmluvy CMR a omezení (limi-tace) jeho odpovědnosti. Zákaz překládky je tedy v tomto smyslu důkazem, že záměry smluvních stran byly jasné. Pokud se týká překládky v druhém smyslu, přeložení zásilky/nákladu v jiné souvislosti než v kontextu multimodální (kombinované) přepravy se nedotkne použitelnosti Úmluvy CMR (viz Poláček, 2017, s. 323).

Článek 6 odst. 2 písm. b) zahrnuje náklady, které hradí odesílatel. Další výdaje hradí podle toho příjemce zásilky/nákladu.

V souvislosti s čl. 6 odst. 2 písm. c) je třeba uvést, že jestliže podle čl. 21 dopravce dodá zásilku/náklad příjemci, aniž by vyinkasoval dlužnou dobírku podle přepravní smlouvy, bude odesílateli povinován touto částkou dobírky.

**Článek 6 odst. 2 písm. d) ve spojení s čl. 24 umožňuje odesílateli deklarovat hodnotu/cenu zásilky v NL CMR, kterážto hodnota/cena pak nahradí limit**

<sup>52</sup> Tento odstavec byl do této publikace začleněn po konzultaci s doc. JUDr. Ing. Bohumilem Poláčkem, Ph.D., MBA, LL.M. a doc. Ing. Petrem Kolářem, Ph.D.

**odpovědnosti, resp. náhradové povinnosti dopravce za škodu stanovený v čl. 23 odst. 3 (viz dále).**

Ponevadž Úmluva CMR v souvislosti s čl. 6 odst. 2 písm. e) jinak pro ten případ nic neuvádí (kdy se dopravce dopustí chyby ve věci pojištění zásilky/nákladu, ačkoliv byl instruován odesílatelem), je třeba zastávat názor, že zde v jednotlivých případech přichází v úvahu právní ustanovení národního práva.

V čl. 6 odst. 2 je výslovně uvedeno: „Nákladní list musí popřípadě obsahovat (*srov. poznámka pod čarou č. 60 – pozn. aut.*) ještě tyto údaje: f) smluvenou lhůtu, ve které má být přeprava provedena“. Proto se vychází z toho, že dopravní smlouva v mezinárodní silniční nákladní dopravě se neuzavírá až při převzetí NL CMR. **Nákladní list CMR nemá žádný konstitutivní význam.** Platí, že shodná vůle smluvních stran vede k uzavření smlouvy o přepravě. **NL CMR však představuje vyvatitelnou důkazní listinu o obsahu přepravní smlouvy.** I ústní (či jinou formou provedená) ujednání – mimo NL CMR by tedy mohla být možná. Bude však nutno taková ujednání řádně a nezvratně prokazovat.

Článek 6 odst. 2 písm. g) a čl. 11 stanovují, že odesílatel musí buď přiložit doklady potřebné (např. pro celní úřad a pro jiné formality) k NL CMR, nebo že je musí předat dopravci. V případě vzniku škody odesílatel v tomto ohledu odpovídá dopravci za nedostatek dokladů, nepřesnost nebo nesprávnost, ledaže by šlo o vinu dopravce. **Jestliže dopravce utrpí škodu nebo ztrátu nebo mu vzniknou výdaje z důvodů nepřesnosti nebo nedostatku NL CMR podle čl. 6 odst. 2, pak za to odpovídá odesílatel bez jakéhokoliv omezení odpovědnosti.**

Smluvní strany mohou zaznamenat do NL CMR jakékoliv jiné (další) údaje, které považují za účelné. Odesílatel ale bude plně odpovědný za nepřesnosti a nesprávnosti údajů nebo instrukcí, které poskytl pro vyhotovení NL CMR nebo proto, aby do něho byly zaneseny. A navíc – jestliže dopravce z podnětu odesílatele „něco“ zaneše do nákladního listu, bude se předpokládat, že to učinil ve prospěch odesílatele, ledaže by se prokázal opak.

**Čl. 7 [Odpovědnost za údaje v nákladním listu]**

**1. Odesílatel odpovídá za veškeré výlohy a škody, které vzniknou dopravci v důsledku nepřesnosti nebo neúplnosti:**

- a) údajů uvedených v článku 6 odst. 1 písm. b), d), e), f), g), h), a j);
- b) údajů uvedených v článku 6 odst. 2;
- c) všech ostatních údajů nebo pokynů, které dal pro vystavení nákladního listu nebo za účelem jejich zaznamenání v nákladním listě.

**2. Jestliže dopravce запиše na žádost odesílatele do nákladního listu údaje uvedené v odstavci 1 tohoto článku, má se za to, pokud není prokázán opak, že jednal jménem odesílatele.**

**3. Neobsahuje-li nákladní list údaj uvedený v článku 6 odst. 1 písm. k), odpovídá dopravce oprávněnému za veškeré výlohy a škody vzniklé na základě tohoto opomenutí.**

## **Odovědnost za údaje v nákladním listu**

Jak již bylo výše uvedeno, vyplnění nákladního listu CMR (NL CMR) je zpravidla věcí odesílatele. V takovém případě ten také odpovídá za správnost údajů obsažených v NL CMR, a to také tehdy, jestliže příslušné údaje na žádost odesílatele zaneše do NL CMR zástupce dopravce. Právní domněnka o tom, že dopravce provedl zápisy do NL CMR jménem odesílatele, a tedy na jeho odpovědnost za správnost zápisů, by musela být vyvrácena důkazem opaku. To se pochopitelně vztahuje např. i na údaje o hmotnosti zásilky/nákladu.

Naproti tomu je věcí dopravce, aby zapsal do nákladního listu údaj o tom, že přeprava přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením Úmluvy CMR. V tiskopisu mezinárodního nákladního listu CMR je ale tato doložka již zpravidla předtištěna. Eventuálně by se však mohlo stát, že by odesílatel měl k dispozici takové dokumenty (formuláře), kde tato doložka předtištěna nebude. I v takovém případě (i kdyby dopravce opomenul zapsat do nákladního listu údaje čl. 6 odst. 1) jsou smluvní strany vázány Úmluvou CMR a dopravce odpovídá za škody podle ustanovení Úmluvy CMR. Toto ustanovení jednoznačně napomáhá snaze, aby účinnost Úmluvy CMR byla co nejširší, a to bez ohledu na formální přístup k této Úmluvě. Toto poněkud přísné ustanovení má vyjádřit snahu dosáhnout co nejširšího rozsahu použití Úmluvy CMR.

## **Čl. 8 [Povinnosti dopravce při převzetí zásilky/nákladu]**

**1. Při převzetí zásilky k přepravě dopravce přezkoumá:**

- a) správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech,
- b) zjevný stav zásilky a jejího obalu.

**2. Nemá-li dopravce vhodné prostředky, aby mohl přezkoumat správnost údajů uvedených v odstavci 1 písm. a) tohoto článku, zapíše do nákladního listu výhrady i s jejich odůvodněním. Rovněž musí odůvodnit všechny výhrady, které učinil k zjevnému stavu zásilky a jejího obalu. Tyto výhrady nezavazují odesílatele, ledaže je v nákladním listě výslovně uznal.**

**3. Odesílatel má právo žádat od dopravce přezkoušení hrubé váhy 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. Výsledek uvedeného přezkoušení se zaznamená v nákladním listě.**

## **Povinnosti dopravce při převzetí zásilky/nákladu**

Ze znění čl. 8 odst. 1 by se eventuálně mohlo zdát, že dopravce má odpovědnost také za zabalení, označení nebo očíslování zásilky/nákladu. Nicméně podle Úmluvy CMR tato povinnost spočívá na odesílateli.