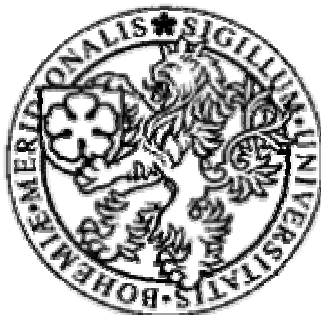


JIHOČESKÁ UNIVERZITA

Ekonomická fakulta

České Budějovice



Katedra: Práva

Studijní program: N 6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Účetnictví a finanční řízení podniku

Diplomová práce

Právní vztahy v přepravě osob a zboží

(Legal relations in transport of people and goods)

Vedoucí diplomové práce:

Mgr. Jiří Písečka

Autor:

Bc. Ivana Rezková

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Ivana REZKOVÁ**
Osobní číslo: **E09531**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Účetnictví a finanční řízení podniku**
Název tématu: **Právní vztahy v přepravě osob a zboží**
Zadávající katedra: **Katedra práva**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Cílem diplomové práce je analyzovat právní úpravu smluv o přepravě osob a věcí dle občanského a obchodního zákoníku. Dále popsat a analyzovat přepravní služby poskytované vybranými přepravci se zaměřením na problémy vyskytující se při realizaci závazkových vztahů v přepravě a navrhnout řešení zjištěných problémů, včetně případných vhodných změn právní úpravy respektující oprávněné zájmy smluvních stran.

Metodický postup:

1. Studium právních předpisů a odborné literatury.
2. Analýza právních vztahů při přepravě osob u vybraného přepravce.
3. Analýza právních vztahů při přepravě věcí u vybraného přepravce.
4. Zhodnocení právní úpravy a její realizace v praxi.
5. Návrhy de lege ferenda.

Rámcová osnova:

1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíl, metodika, hypotézy. 4. Výzkum sledovaných objektů (Analýza právních vztahů vzniklých při přepravě osob a věcí u vybraných přepravců). 5. Zhodnocení právní úpravy a její realizace v praxi. 6. Návrhy de lege ferenda. 7. Závěr. 8. Přehled literatury. 9. Přílohy.

Rozsah grafických prací: dle potřeby
Rozsah pracovní zprávy: 50-60 stran
Forma zpracování diplomové práce: tištěná


Seznam odborné literatury:

1. Švestka, J., Knappová, M.: Občanské právo hmotné - učebnice, 2. díl, ASPI 2005.
2. Plíva, S.: Obchodní závazkové vztahy, Praha, ASPI, a.s., 2006.
3. Švestka, J., Spáčil, J., Škárová, M., Hulmák, M. a kol.: Občanský zákoník II : komentář, (Velké komentáře), Praha, C.H. Beck, ISBN: 978-80-7400-004-1, 2008, a literatura zde uvedená.
4. Štenglová, I., Plíva, S., Tomsa, M. a kol.: Obchodní zákoník, komentář, Praha, 12. vyd., C. H. Beck, 2009, a literatura zde uvedená.
5. Zelený, L.: Osobní přeprava, Praha, ASPI, 2007, ISBN: 978-80-7357-266-2, str. 352.
6. Zelený, L., Pernica, P., Novák, R., Svobod, V.: Nákladní doprava a zasilatelství, ASPI, ISBN: 80-7357-086-6, str. 412.
7. Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, v platném znění.
8. Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, v platném znění.
9. Vyhláška č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu, ve znění vyhlášek č. 122/1979 Sb., č. 74/1981 Sb. a č. 106/1984 Sb.
10. Vyhláška č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění vyhlášky č. 15/1971 Sb.
11. Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění nař. vlády č. 295/2000 Sb.
12. Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.
13. Další odborná literatura a odborná periodika zabývající se tématem.

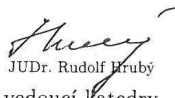
Vedoucí diplomové práce: Mgr. Jiří Písečka
Katedra práva

Datum zadání diplomové práce: 11. února 2010

Termín odevzdání diplomové práce: 16. dubna 2011


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc., prof.h.c.
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (26)
370 05 České Budějovice


JUDr. Rudolf Hrubý
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 15. března 2010

Prohlášení

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou - elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích..... Podpis.....

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala několika lidem, kteří měli velmi významný vliv na podmínky vzniku této práce.

V první řadě patří mé poděkování rodičům Karlovi a Ivaně Novotným za podporu během celého studia. Děkuji také panu Ing. Pavlovi Konečnému ze společnosti M Konzult s.r.o za cenné rady během tvorby této práce. Děkuji též panu Mgr. Jiřímu Písečkovi za odborné vedení.

Bc. Ivana Rezková

OBSAH

Úvod

Metodika

1. Doprava a dopravní sektor	9
1.1 Druhy dopravy	10
1.1.1 Železniční doprava.....	10
1.1.2 Silniční doprava	13
1.1.3 Autobusová doprava	15
1.1.4 Vodní přeprava	16
1.1.5 Letecká doprava.....	17
1.1.6 Městská a příměstská doprava	18
1.1.7 Kontejnerová přeprava.....	19
1.1.8 Potrubní přeprava.....	19
2. Smlouvy v dopravě.....	20
2.1 Smlouva o přepravě věci.....	20
2.2 Smlouva o nájmu dopravního prostředku	24
2.3 Smlouva o provozu dopravního prostředku.....	26
2.4 Smlouva o přepravě nákladu.....	28
2.5 Smlouva o přepravě osob.....	30
3. Vztah vnitrostátních právních předpisů a mezinárodních smluv	32
3.1 Mezinárodní smlouvy v silniční přepravě	32
3.1.1 Úmluva CMR.....	33
3.1.2 Úmluva TIR	34
3.1.3 Dohoda ADR	35
3.1.4 Úmluva ATP	35
3.2.5 Úmluva AETR	36
4. Analýza Dohody ADR pro provoz nákladní silniční dopravy	39
4.1 M Konzult s.r.o	39
4.2 Dohoda ADR	40
4.2.1 Právní úprava	40
4.2.2 Klasifikace nebezpečných věcí dle ADR.....	43

4.2.3 Členské státy Dohody ADR.....	44
4.2.4 Způsoby přepravy nebezpečných věcí.....	44
4.2.5 Přepravy, na které se Dohoda ADR částečně či úplně nevztahuje	44
4.2.6 Tzv. Podlimitní přeprava	45
4.3 Povinnosti účastníků podílejících se na přepravě nebezpečných věcí.....	46
4.3.1 Odesílatel	46
4.3.2 Dopravce	50
4.3.3 Příjemce	51
4.3.4 Řidič.....	51
4.3.5 Bezpečnostní poradce	52
4.3.6 Ostatní účastníci přepravy a jejich povinnost.....	52
4.3.6.1 Nakládce.....	52
4.3.6.2 Balič.....	53
4.3.6.3 Plnič.....	53
4.3.6.4 Provozovatel cisterny.....	53
4.4 Školení	54
4.4.1 Řidiči.....	54
4.4.2 Osoby podílející se na přepravě (školení dle 1.3 ADR)	54
4.4.3 Bezpečnostní poradci	54
4.5 Průvodní doklady.....	55
4.6 Problémy v praxi.....	56
4.6.1 Odpovědnost odesílatele.....	56
4.6.2 Odpovědnost řidiče.....	57
4.6.3 Přepravy odpadů z nemocnic.....	57
4.6.4 Přepravy kosmetických výrobků.....	58
4.7 Kontroly ADR.....	59
4.8 Nehodovost při přepravě nebezpečných věcí.....	61
Závěr.....	65
Summary.....	69
Seznam pramenů a literatury	71
Seznam obrázků, tabulek a grafů.....	73
Seznam příloh.....	74

Úvod

Cílem této diplomové práce je analyzovat právní úpravu smluv o přepravě osob a věcí dle občanského a obchodního zákoníku. Dále pak jednotlivě popsat a analyzovat přepravní služby poskytované vybranými přepravci se zaměřením na problémy vyskytující se při realizaci závazkových vztahů v přepravě a navrhnout řešení zjištěných problémů, včetně případných vhodných změn právní úpravy respektující oprávněné zájmy smluvních stran.

Běžnou součástí života, ale i součástí sociální i ekonomické aktivity, a tudíž i ekonomiky státu, je doprava a přeprava osob a zboží. Česká republika by mohla být už díky své dobré zeměpisné poloze, jednou z nejhustších dopravních sítí v Evropě. Zatímco dříve doprava sloužila lidem k překonávání vzdáleností, dnes je hybnou silou společnosti. S nárůstem populace se stále zvyšují nároky na přepravní možnosti. Rozvoj hospodářství, hlavně v minulém století, stále zvyšoval úlohu dopravy. Vzdávající přepravní požadavky byly umocněny také větším objemem mezinárodního obchodu a to i mezi kontinenty. To kladlo stále větší nároky na přepravu zboží a osob. Vznikaly nové druhy dopravy a zvyšovala se také rychlost a kvalita přepravních služeb. Rozvoj dopravy prudce zvýšil nároky na rozvoj dopravní infrastruktury, její údržbu, opravy a správu.

Silniční doprava v současnosti představuje ucelený systém komplexně provázaných vztahů. Ten se právě v důsledku hustoty dálniční a silniční sítě, technických i technologických možností, ekonomické, sociální i právní struktury stal jedním ze systémů umožňující samotnou existenci hmotného obchodu. Právě silniční doprava, která je prováděna našimi dopravci je tak velmi často tou jedinou přepravou, která v řadě případů vůbec umožňuje realizaci obchodních operací hmotným zbožím. V silniční dopravě stále přibývá nejrůznějších problémů, z nichž řada má zcela zásadní význam nejen pro další vývoj celé světové ekonomiky, ale i pro samotnou existenci celého lidstva. Co se týče některých problémů, mohou zmínit třeba nevyhovující infrastrukturu při níž roste nehodovost a prohlubují se dopady silniční přepravy na životní prostředí. V důsledku toho pak roste všemožná snaha o její zdokonalení, a tím samozřejmě i náklady na její rozšiřování a údržbu. I cena přepravného bývá často tím nejvyhledávanějším faktorem, který ve svých důsledcích způsobuje až nekontrolovatelný rozmach silničních přeprav se všemi negativními důsledky.

V praktické části diplomové práce se zaměřím na zkoumání právních vztahů v silniční nákladní dopravě při přepravě nebezpečného zboží podle Dohody ADR. Tato dohoda má za úkol stanovit společné postupy a také rapidně snížit rizika, která vznikají při přepravě nebezpečných věcí. Její zavedení a samozřejmě i pochopení může tak zvýšit bezpečnost a zlepšit dopady na životní prostředí. Tato problematika je velmi rozsáhlá a také velmi důležitá. Zaměřím se na to, co všechno osoby, které přijdou do styku s přepravou nebezpečného zboží musí nezbytně znát. Jaká je nutnost vybavení vozidel přepravujících podle Dohody ADR. Kdo má jakou odpovědnost a za co. Také na důvody a důsledky nehodovosti. V neposlední řadě také zjistím problémy provázející přepravu nebezpečného zboží a řešení těchto problémů. Mým cílem je tedy na základě tvorby diplomové práce přinést určité poznatky a možná právní řešení do oblasti přepravy a dopravy nebezpečného zboží na základě Dohody ADR.

Metodika

Vzhledem k tomu, že tématem diplomové práce jsou právní vztahy v přepravě osob a zboží, je hlavním úkolem shromáždit veškeré údaje týkající se především jednotlivých druhů doprav, vnitrostátních i mezinárodních předpisů a smluv.

Primární informace týkající se právních vztahů v přepravě osob a zboží jsem hledala především v následujících zdrojích:

- Monografie Nákladní přeprava a zasilatelství od Lubomíra Zeleného. Z této publikace jsem získala informace o jednotlivých typech přeprav a mezinárodních smlouvách v silniční přepravě
- Monografie Obchodní závazkové vztahy od Stanislava Plívy, z níž jsem čerpala zejména jednotlivé smlouvy vyskytující se v dopravě
- Monografie Osobní přeprava od Lubomíra Zeleného. Z této literatury jsem využila nejvíce údaje týkající se dohod a nařízení, kterými se řídí silniční přeprava

V druhé části práce jsem se zaměřila na analýzu Dohody ADR v praxi, která je dle dopravců a bezpečnostních poradců velmi rozvětvená a obtížná. V neposlední řadě byl kladen důraz také na zápory popřípadě i změny právní úpravy. Podstatné informace jsem čerpala z následujících zdrojů:

- z internetových stránek společnosti M Konzult s.r.o, kde jsem získala základní informace o založení, vývoji a činnosti
- z řízených rozhovorů ve společnosti M Konzult s.r.o s panem Ing. Pavlem Konečným, kde mi byly sděleny veškeré potřebné chybějící údaje a předány nezbytné materiály pro mou práci
- z internetových stránek Ministerstva zahraničních věcí a Ministerstva dopravy, kde jsem získala informace o jednotlivých sděleních a vyhláškách

1. Doprava a dopravní sektor

Ve světě má sektor dopravy přirozeně mezinárodní dimenzi. Doprava v celosvětovém kontextu zastává strategickou pozici v roli ukazatele ekonomického růstu, rozvoje mezinárodního trhu zboží a služeb a je měřítkem konkurenceschopnosti kontinentů, národních ekonomik i jednotlivých regionů.

Rozvoj světové dopravy je ovlivněn změnami hospodářství jednotlivých států i rozvojem nové techniky. Trend světové dopravy harmonicky spojuje rychlost, bezpečnost, hospodárnost a v osobní dopravě i požadavek pohodlí a kulturnosti cestování. Efektivnost dopravy vyžaduje, aby se uživatelům umožnil přístup k prostředkům zabezpečení mobility co nejvíce odpovídající výkonností a kvalitou jejich potřebám v souladu s přiměřenými náklady.

Možností, které dnes doprava přepravnímu nabízí, jsou nepřehledné. Doprava prochází historickým vývojem. Lze říci, že doprava dospívá do stadia všeoborového systému. Vysoká členitost moderní dopravy vede ekonomy k tomu, že dopravu jako celek berou jako určitý sektor. Termín sektor je užíván volněji než dopravní soustava, ale zdá se jako obsahově výstižnější. Více oborový charakter současné dopravy je nejen definičním znakem, ale i metodickým východiskem pro přístupy k analýze dopravního sektoru. V dnešní době je samozřejmostí, že státy musí uplatnit část svých statků a služeb na mezinárodních trzích. Musí se podílet na mezinárodní směně výkonů. Právě kvalita dopravní infrastruktury a dopravních výkonů zde má naprosto klíčovou úlohu.

Pro současnou dopravu je charakteristické, že kromě vlastních dopravně-přepravních činností k ní patří i řada dalších. Jsou to zastupitelské a obchodní služby, legislativně-právní činnosti zabezpečující přepravu a upravující podmínky pohybu dopravních prostředků včetně rizik s tím spojených. Dále činnosti spjaté s výkonem státní správy a mezinárodními aktivitami v oblasti dopravy. Celkový růst dopravního sektoru je spojený s nerovnoměrným vývojem dopravních oborů:

- Pokud jde o **přepravu zboží**, většina nárůstu výkonů směřuje do silniční dopravy. Její podíl na celkových výkonech dosahuje až 70 %. Podíl ostatních doprav (železniční, vodní vnitrozemská a potrubní) přes určité nárůsty přeprav směřuje spíše k poklesu. Relativně rychle se rozvíjí letecká nákladní doprava. Vývoj námořní dopravy je spojený s rozvojem mezinárodního obchodu.

Odhaduje se, že na celkových výkonech přepravy zboží se podílí ve světovém měřítku zhruba necelou jednou třetinou.

- V **přepravě osob** se růst výkonů orientuje na výkony individuální dopravy, které se podílejí až 80 % na celkových výkonech. Vysoké tempo růstu charakterizuje výkony letecké dopravy. Jejich podíl na celkových výkonech je ale nízký, zhruba 8 %. Podíl ostatních oborů zatím stále klesá. Absolutní růst počtu cestujících zaznamenává železniční doprava a doprava autobusová. (ZELENÝ Lubomír, 2007)

1.1 Druhy dopravy

Doprava je pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách nebo činnost dopravních zařízení, kterými se uskutečňuje přeprava. Dopravní soustavu České republiky tvoří systémy:

- Železniční
- Silniční
- Letecký
- Vnitrozemský vodní
- MHD
- Nekonvenční (potrubní, pásový, lanovkový)

1.1.1 Železniční doprava

Železnice patří stále k nejvýznamnějším dopravním oborům, a to i přesto, že je řazena mezi tzv. staré dopravní obory. Současná železnice patří mezi tradiční dopravní obory. Na evropském kontinentu ale prochází složitým vývojovým obdobím. Zejména v dopravě osob působí konkurence ostatních druhů dopravy velice intenzivně. Prudký rozmach silniční a letecké dopravy, které se lépe přizpůsobily požadavkům moderní doby, znamená odklon od tohoto dopravního oboru. Osobní automobily a autobusy mohou na rozdíl od vlaků nabídnout daleko pružnější a rychlejší reakce na změny v poptávce po přepravě osob. To je dáno větší hustotou silniční sítě a v případě individuálního motorismu i nezávislostí na jízdních řádech hromadné dopravy.

Výsledkem je zúžení sektoru trhu osobní dopravy, na kterém může železnice efektivně poskytovat své služby. I přes nepříznivé trendy a řadu dalších problémů má železnice stále velkou perspektivu. Její provoz je rychlý a pravidelný a málo závisí na vlivech počasí. Je tudíž spolehlivý a dochvilný. Díky velkému přetížení silničních sítí vznikají dopravní zácpy a vedou ke zvýšení silniční nehodovosti a ke značným časovým ztrátám uživatelů. (ZELENÝ Lubomír, 2007)

Ve vztahu k evropské dopravě má důležitý význam Evropská hospodářská komise (EHK OSN) se sídlem v Ženevě, a to hlavně její komise pro vnitrozemskou dopravu. Železniční dopravy se týká především dohoda AGC – Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích. Další organizací se zásadním významem pro dopravu je Konference evropských ministrů dopravy (CEMT). Organizace CEMT zaměřuje svoji činnost také na dopravní statistiky a informační a výzkumnou problematiku. Mezinárodních organizací působících v železniční dopravě je velké množství. K nejdůležitějším patří:

- Mezinárodní železniční unie (UIC)
- Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF)
- Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD)

Nejdůležitější světovou organizací železniční dopravy je **Mezinárodní železniční unie** (UIC – Union Internationale des Chemins de Fer). Mezi základní cíle UIC patří:

- Příprava norem, předpisů a doporučení pro usnadnění mezinárodní přepravy – vydává jako tzv. fischer (vyhlášky)
- Podpora výměny informací a zkušeností v železniční dopravě včetně správy infrastruktury a výzkumu
- Tvorba podmínek pro rozvoj mezinárodní železniční přepravy
- Sjednávání smluv s mezinárodními organizacemi a spolupráce s mezinárodními organizacemi železniční přepravy
- Zastupování zájmů železnic u externích orgánů na mezinárodní úrovni
- Zajišťování informačního systému

Další významnou organizací je **Mezinárodní sdružení železničních kongresů** (AICCF – Association Internationale du Congres des Chemins de Fer). Jejím posláním

je podporovat pokrok a vývoj železnic, volná koordinace nevládních železničních regionálních organizací a zajišťování kongresů i dalších celosvětových železničních shromáždění.

Od roku 1997 existuje také **Forum Train Europe** (FTE), které vzniklo sloučením Evropské konference jízdních řádů osobních vlaků (EFK/CEH) s Evropskou konferencí nákladních vlaků (EGK/CEM). Jejím úkolem je především koordinovat celoevropský proces organizace mezinárodní osobní a nákladní železniční dopravy, projednávat spoje v mezinárodní nákladní i osobní dopravě v souladu s návrhy jednotlivých členských správ a všechny otázky s tím související. Zaměřuje se na zrychlení a rozvoj železniční dopravy. Vydává také mezinárodní jízdní řády.

Nově vzniklou organizací je **Evropská železniční agentura** (ERA – European Railway Agency). Zaměřuje se na zajišťování bezpečnosti evropské železniční dopravy. **Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu** (OTIF) vznikla na základě Úmluvy pro mezinárodní železniční přepravu (COTIF). Cíl organizace byl podstatně rozšířen, a to zejména v oblasti liberalizace v železničním sektoru. Náplní činnosti OTIF je v první řadě vytvořit jednotný právní řád pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží v mezinárodní dopravě po železnicích mezi členskými státy a zároveň pomáhat při provádění a dalšímu rozvoji tohoto právního řádu.

„Důležitý význam pro železniční osobní přepravu má Úmluva COTIF včetně Přílohy A k Úmluvě (CIV) a Přílohy B k Úmluvě (CIM) s přílohami, jež tvoří společně jeden dokument¹.“

Dále je nutné zmínit **Úmluvu o vzájemném používání osobních a zavazadlových vozů v mezinárodní dopravě** (RIC – Regolamento Internazionale Carrozze), která vznikla s cílem usnadnit vzájemné používání vozů v mezinárodní dopravě. Zkratka RIC na vozech znamená shodu s předpisy Railway Technical Unity. U takových vozů není nutno projednávat dodatečné podmínky pro jejich připuštění do provozu v zahraničí.

Vznikla také **Organizace pro spolupráci železnic** se sídlem ve Varšavě. V rámci její působnosti byla realizována i **Dohoda SMPS** pro mezinárodní železniční osobní přepravu, která se stala mezinárodním přepravním normativem pro veškeré železniční přepravy mezi státy.

¹ ZELENÝ, Lubomír: *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, a. s., 2007, s. 129

Evropská unie přijala celou řadu směrnic a jejich novel o železniční dopravě. Jejich cílem je urychlení postupu k vytvoření integrovaného evropského železničního prostoru. Například **Směrnice 91/440/EHZ** o rozvoji železnic Společenství, která byla prvním krokem k vytvoření železnic nezávislých na státu. V roce 2001 vstoupila v platnost její rozsáhlá **novela 2001/12/ES**, která dále upravuje veškeré činnosti spadající do okruhu poskytování dopravních služeb či provozování železniční infrastruktury. Směrnice se zabývá pěti oblastmi:

- Nezávislost managementu
- Oddělením řízení infrastruktury a provozu
- Zlepšením finanční situace
- Právním přístupem k železniční infrastruktuře
- Monitorovacími úkoly Komise

Problematikou udělování licencí železničním podnikům se zabývá **Směrnice 95/18/ES**, která byla novelizována směrnicí Evropského parlamentu a Rady číslo **2001/13/ES**. Třetí směrnici byla **Směrnice 95/19/ES**, která se však ukázala neefektivní a byla nahrazena novou normou, již je **Směrnice 2001/14/ES**. Upravuje použití železniční infrastruktury jak pro vnitrostátní, tak pro mezinárodní železniční dopravu. Další je **Směrnice 2004/49/ES** o bezpečnosti železnic společenství. Sjednucuje dosud roztržštěné právní úpravy. Bezpečnostní licence vydaná železničnímu podniku v jednom členském státě je automaticky platná ve všech ostatních členských zemích. **Směrnice 2004/51/ES** pozměňuje směrnici 91/440/EHS o rozvoji železnic společenství a **Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 881/2004/ES** o založení Evropské železniční agentury. **Evropská železniční agentura** odpovídá za řízení a koordinaci všech úkolů a za udržování kontaktů s příslušnými profesními orgány v oblasti technických záležitostí a bezpečnosti. (ZELENÝ Lubomír, 2007)

1.1.2 Silniční doprava

Automobilová doprava patří k nejmladším a velmi se rozvíjejícím oborům dopravy. Díky své rychlosti a operativnosti velice úspěšně konkuruje tradičním oborům dopravy. Uplatňuje se jak v dopravě vnitrostátní, tak i v dopravě mezinárodní. Její kvantitativní podíl na světovém přepravním trhu neustále roste.

Z řady předností silniční přepravy patří k nejvýznamnějším rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a hlavně schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav „z domu do domu“. Silný nárůst provozu na pozemních komunikacích s sebou pak přináší nejrůznější problémy, jako jsou potřeba dalšího rozšiřování silniční a dálniční sítě, růst nákladů na provoz, správu i údržbu komunikací, vzestup nehodovosti, a s tím spojených ztrát na lidských životech i hmotných škod i negativní dopady na životní prostředí. (ZELENÝ Lubomír, 2007)

Z národohospodářského hlediska je silniční přeprava ve svých důsledcích vždy dražší než jí nejčastěji konkurující železniční přeprava. V České republice má dlouhodobě negativní dopad neregulovaný nárůst počtu dopravců způsobený chybnými a nekompetentními rozhodnutími již počátkem devadesátých let. To bylo hlavní příčinou, která způsobila převis nabídky našich dopravců kamionové dopravy na přepravním trhu. Převis nabídky nad poptávkou má za následek dlouhodobou stagnaci silničního přepravného, a to i při růstu vlastních nákladů dopravců.

Základní legislativní normou upravující podmínky pro provozování silniční dopravy, upravující také práva a povinnosti fyzických a právnických osob a působnost orgánů státní správy na tomto úseku, je zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění jeho pozdějších novelizací č. 175/2002 Sb. a prováděcích předpisů. (NOVÁK, Radek, PERNICA Petr, SVOBODA Vladimír, ZELENÝ Lubomír, 2005)

Právní vztahy ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě jsou dány následujícími ustanoveními :

- zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- zákon č. 256/2002 Sb. jako úplné znění zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel
- zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. (NOVÁK, Radek, PERNICA Petr, SVOBODA Vladimír, ZELENÝ Lubomír, 2005)

1.1.3 Autobusová doprava

Ve vnitrostátní veřejné linkové autobusové dopravě jsou přepravní podmínky upraveny občanským zákoníkem a zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Linková osobní doprava zajišťuje pravidelné poskytování přepravních služeb na určité trase, kdy cestující nastupují a vystupují na určených zastávkách. Veřejná linková doprava je doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny dle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních služeb.

Zvláštní linková doprava je dopravou vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob. Zahrnuje především přepravu pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm a přepravu žáků a studentů mezi bydlištěm a vzdělávacími institucemi.

Oblast jízdních řádů upravuje vyhláška Ministerstva dopavy č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopavy. Tato vyhláška stanoví způsob zpracování jízdního řádu a jeho změn, obsah jízdního řádu, vyhlášení a vyvěšování jízdního řádu a jeho změn nebo organizaci celostátního informačního systému o jízdním řádu. (ZELENÝ Lubomír, 2007)

V silniční dopravě jsou smluvní přepravní podmínky jednotlivých dopravců vydány na základě:

- § 49 vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, kde je také uvedeno, že dopravci ve veřejné linkové dopravě vyhláší smluvní přepravní podmínky
- § 18b odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Na jeho základě může dopravce v přepravních podmínkách, v porovnání s přepravním řádem, odlišně stanovit některé vyjmenované podmínky. Jedná se například o podmínky, za nichž si lze předem zakoupit místo k sezení či podmínky přepravy zvířat nebo podmínky přepravy autobusových zásilek. (ZELENÝ Lubomír, 2007)

1.1.4 Vodní přeprava

Vodní doprava patří mezi nejstarší druhy dopravy. V současné době je česká vnitrozemská vodní doprava méně významným oborem dopravní soustavy než doprava silniční nebo železniční.

Vodní doprava i vodní cesty mají přímý vztah k životnímu prostředí. Vodní doprava svojí činností nejméně zatěžuje životní prostředí. Přímé znečištění vody je minimální, rovněž tak znečištění okolí a ovzduší. V případě havárie lodi může však dojít k velkým škodám s dlouhodobými následky a dlouhotrvajícími účinky na přírodu.

Vnitrozemská vodní osobní přeprava v České republice má pouze doplňkový ráz. Legislativní stránku vodní dopravy v České republice rámcově upravuje zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. Předmětem úpravy tohoto zákona jsou především podmínky provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách a pravomoc a působnost ministerstev a jiných správních úřadů na tomto úseku. Zákon definuje vnitrozemskou vodní cestu, ustanovuje podmínky způsobilosti k vedení plavidla, definuje práva a povinnosti účastníka provozu na vodní cestě.

Jako v ostatních dopravních oborech, je i k provozování vnitrozemské vodní dopravy nezbytné splnit tři základní podmínky, harmonizované s právem ES (podmínku bezúhonnosti, odborné způsobilosti a funkční způsobilosti). V neposlední řadě upravuje uvedený zákon také práva a povinnosti provozovatele veřejné vodní dopravy.

Námořní přeprava je rozsáhlý obor a zahrnuje řadu průmyslových, administrativních, obchodních a dalších činností. Hlavní legislativu nákladních námořních lodí upravuje zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů. (ZELENÝ Lubomír, 2007)

Říční přeprava zajišťuje naše přirozené spojení s evropskými námořními přístavy, je ekologicky velmi čistá a má nižší provozní náklady. Přesto ale má v celkové přepravní bilanci České republiky jen omezený význam. Relativně větší význam má v přepravách hromadných, například stavebních hmot, hnojiv, obilovin a sypkých substrátů, v některých nadrozměrných přepravách a v určitých časových obdobích i pravidelné kontejnerové přepravě.

Přeprava začíná zasláním knihovacího dopisu říčnímu rejdaři (dopravci), který má charakter smlouvy o uzavření budoucí smlouvy (Zákon č. 513/1991 Sb., Obchodního zákoníku, Hlava 1, část 3, §289 - §292 Smlouva o uzavření budoucí smlouvy). Je-li tento knihovací dopis dopravcem zaslán a akceptován a přepravce

přepravu odvolá, vystavuje se nebezpečí uplatnění finanční sankce ze strany dopravce ve výši až 30 % dovozného.

V říční přepravě je základním přepravním dokladem jak nákladní list tak i náložný list. Nákladní list je obdobou nákladního listu používaného v jiných dopravních oborech. Náložný list je obdobou konosamentu používaného v námořní přepravě. Představuje povinnost dopravce vydat zásilku oprávněné osobě, pokud mu jeho originál tato předloží a potvrdí na něm její příjem. Náložný list bývá vystaven na doručitele, na jméno nebo na řad. Náložný list vystavený na řad umožňuje převod rubopisem na další osoby. Za správné a úplné údaje uvedené v přepravním dokladu odpovídá odesílatel. Za určitých podmínek je možné i v říční přepravě dodatečně měnit přepravní smlouvu, ale je potřeba předložit přepravní doklad. (NOVÁK, Radek, PERNICA Petr, SVOBODA Vladimír, ZELENÝ Lubomír, 2005)

1.1.5 Letecká doprava

Letecká doprava je jedním z nejrychleji rostoucích odvětví dopravy. Současný výrazný nárůst intenzity letového provozu je důsledkem vysoké rychlosti, pohodlí, odpovídající kvality i rozsahu nabízených služeb a přijatelných cen. Předností je také relativní spolehlivost a bezpečnost. Letecká doprava je nejbezpečnějším druhem dopravy. Zápornou stránkou je řada negativních dopadů na životní prostředí. Letiště a jeho okolí ovlivňují nejvíce exhalace a nadměrný hluk.

Letecká doprava se orientuje především na rychlé spojení mezi kontinenty a také na rychlé spojení evropských oblastí. Díky rozpínavosti nízko-nákladových leteckých společností narůstá počet přímých letů mezi menšími letišti. V řadě případů nevýhodou je velká vzdálenost letištních terminálů od center měst a ne vždy odpovídající a kvalitní návazná doprava. V nákladní dopravě má svůj význam především u specifických druhů zboží.

Pravidelná přeprava je přeprava provozovaná pravidelně mezi dvěma či více opakujícími se body na pravidelných linkách leteckého dopravce, zpravidla dle publikovaného letového řádu.

Charterovou přepravu je přeprava nepravidelná. Lety mají daný letový řád, který je vytvářený na základě potřeby, ale z pohledu uživatele je rozdíl v tvorbě dopravních cenin. V nepravidelné dopravě se objednává celý dopravní prostředek a cenu letenky stanoví objednatel. Charteroví dopravci reagují na požadavky klientů. Jedná se

o přepravu skupin cestujících, v časech a na tratích dohodnutých s objednatelem, který si zajistí celou přepravní kapacitu letadla. Jedná se o lety na přímou objednávku.

Přednosti letecké přepravy spočívají hlavně v její rychlosti a v relativní spolehlivosti a bezpečnosti. Celosvětově se zaměřuje na přepravu kusového zboží, které je většinou na speciálních paletách nebo kontejnerech. Provoz ve vzdušném prostoru nad územím České republiky zajišťuje Řízení letového provozu ČR, s. p. Jeho posláním je poskytování letových provozních služeb. (ZELENÝ Lubomír, 2007)

1.1.6 Městská a příměstská doprava

Městská hromadná doprava zajišťuje přemísťování cestujících nejen na území města, ale i v jeho bezprostřední blízkosti a tvoří samostatný dopravní a přepravní systém. Jde o jednu z nejdůležitějších služeb obyvatelstvu ovlivňující život tisíců lidí.

„Přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční dopravu vymezuje městskou hromadnou dopravu jako činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, ručních zavazadel, spoluzavazadel a živých zvířat vozidly veřejné drážní osobní dopravy a veřejné silniční osobní dopravy, je-li doprava uskutečňována pro poskytování přepravních potřeb na území města či jeho příměstských oblastí.“²

V současné době tvoří hlavní legislativu pro osobní přepravu v městské hromadné dopravě:

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- Smluvní přepravní podmínky, které vyhláší dopravci na základě § 49 zmíněné vyhlášky č. 175/2000 Sb. (ZELENÝ Lubomír, 2007)

² Zelený, Lubomír: *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, a. s., 2007, s. 258

1.1.7 Kontejnerová přeprava

Celosvětově nejrozšířenější přepravou je přeprava kontejnerová. Základním článkem těchto přeprav jsou přepravní jednotky – kontejnery. Pozemní mezinárodní kontejnerová přeprava je realizována zejména na základě **Dohody COTIF**, resp. **CIM** (u přepravy kontejnerů po železnici) či **Dohody CMR** (u přepravy kontejnerů po silnici). Při přepravě kontejnerizovaného nebezpečného nebo rychle se zkazitelného zboží se řídí příslušnými mezinárodními mnohostrannými dohodami. (NOVÁK, Radek, PERNICA Petr, SVOBODA Vladimír, ZELENÝ Lubomír, 2005)

1.1.8 Potrubní přeprava

K nejmodernějším, ekologicky nejvhodnějším a nejehospodárnějším druhům přepravy patří mezinárodní potrubní přeprava tekutých i plynných paliv. Je zpravidla umožněno vybudování co nejpřímější trasy. Tím se snižují provozní náklady, urychluje se přeprava a klesá její objem měřený v jednotkách výkonu. Přeprava probíhá celý rok nezávisle na povětrnostních podmínkách. Vysoký stupeň mechanizace a automatizace přepravních úkonů zvyšuje produktivitu práce při malém počtu pracovníků. Relativně vyšší investiční náklady se brzy vyrovnávají nižšími provozními náklady. Technické a ekonomické výhody dělají z přepravy ekologicky i ekonomicky velmi efektivní způsob přepravy tekutých a plynných látek. Praxe využívá tuto přepravu zejména pro přepravu ropných derivátů a zemního plynu.

Přepravní podmínky mezinárodních potrubních přeprav jsou uvedeny v konkrétních mezistátních dohodách, které upravují výstavbu, správu a provoz konkrétního produktovodu.

Česká republika využívá například potrubní přepravy ropy ze Sibiře, která dále vede do Německa a přes Slovensko do Rakouska nebo ropovodu z Ingolstadtu v SRN. Plynovod Orenburg k nám přivádí zemní plyn ze Sibiře. (NOVÁK, Radek, PERNICA Petr, SVOBODA Vladimír, ZELENÝ Lubomír, 2005)

2. Smlouvy v dopravě

Závazkové vztahy vznikající při provozování dopravy včetně přepravních vztahů upravuje **občanský zákoník** i **obchodní zákoník**. Detailnější úprava přepravních vztahů je pak upravena **přepravními řády**. Občanský zákoník upravuje smlouvu o přepravě osob a smlouvu o přepravě nákladu. Obchodní zákoník pak upravuje přepravní vztahy v typové smlouvě o přepravě věci a závazkové vztahy, které souvisejí s provozováním dopravy, smlouvu o nájmu dopravního prostředku, smlouvu o provozu dopravního prostředku a smlouvu zasílatelskou.

2.1 Smlouva o přepravě věci

Úprava smlouvy o přepravě věci v obchodním zákoníku (§ 610 - § 629) má obecnou povahu a zahrnuje všechny typy přepravy. Avšak zvláštnosti jednotlivých typů přepravy vyvolávají nutnost základní obecnou úpravu doplnit o podrobnější úpravu v prováděcích předpisech, které by tyto zvláštnosti respektovaly. Prováděcí předpisy jsou zde tedy přepravní řády. Mají za úkol upravit vztahy při provádění přepravy železniční, letecké, silniční, vnitrozemské vodní i námořní. K vydávání formou nařízení je zmocněna vláda (§ 771 ObchZ). (PLÍVA Stanislav, 2006)

Přepravní řády jsou následující:

- pro veřejnou drážní dopravu (nař. vl. č. 1/2000 Sb., v novelizovaném znění)
- silniční (vyhl. č. 133/1964 Sb., v novelizovaném znění)
- letecký (vyhl. č. 17/1996 Sb., v novelizovaném znění)

(PLÍVA Stanislav, 2006)

Mezinárodní přeprava se řídí zejména mezinárodními smlouvami, které jsou pro ČR závazné a byly uveřejněny ve Sbírce zákonů. Ustanovení obchodního zákoníku se užije jen v případě, že mezinárodní smlouva neobsahuje úpravu odlišnou.

Nejpodstatnější mezinárodní smlouvy jsou Úmluva o mezinárodní železniční přepravě COTIF (vyhl. č. 8/1985 Sb., v novelizovaném znění), Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě CMR (vyhl. č. 11/1975 Sb.), Úmluva

o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (nař. č. 15/1935 Sb., ve znění vyhl. č.15/1966 Sb. a č.27/1968 Sb.) (PLÍVA Stanislav, 2006)

Podle § 610 Obchodního zákoníku představuje smlouva o přepravě věci dohodu, kde se dopravce zavazuje odesílateli přepravit věc z určitého místa do místa jiného. Odesílatel se zavazuje dopravci zaplatit úplatu. Mezi podstatné části smlouvy o přepravě věci patří:

- označení zásilky, tzn. věci, která má být přepravena
- závazek dopravce provést přepravu
- určení místa odeslání a místa určení
- závazek odesílatele zaplatit za provedené přepravy úplatu
- určení způsobu obstarání přepravy

Pro vznik smlouvy o přepravě věci Obchodní zákoník nevyžaduje, aby dohoda byla uzavřena písemně. Dopravce je ale oprávněn žádat potvrzení požadované přepravy odesílatelům přepravním dokladem. Odesílatel může požadovat od dopravce písemné potvrzení převzetí zásilky. Ve smlouvě může být také dohodnuta lhůta, kdy odesílatel může požádat dopravce o převzetí zásilky k přepravě. Pokud smlouva lhůtu neobsahuje, může odesílatel žádat o převzetí zásilky do 6 měsíců od uzavření smlouvy. Když tak neučiní ve lhůtě dohodnuté, případně ve lhůtě 6 měsíců, smlouva zaniká. (PLÍVA Stanislav, 2006)

Obchodní zákoník upravuje tzv. **náložný list**. Vydává ho dopravce odesílateli při převzetí zásilky k přepravě, pokud je stanoveno ve smlouvě. Náložný list je cenný papír na zboží, s nímž je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem této listiny za podmínky, že oprávněná osoba náložný list předloží a potvrdí na něm převzetí zásilky. Musí mít zákonem stanovené náležitosti, jako je například:

- označení odesílatele
- označení dopravce
- označení zásilky
- údaj, zda byl náložný list vydán na doručitele, na jméno příjemce či na jeho řad
- místo určení
- místo a den vydání náložného listu
- podpis dopravce

K právům a povinnostem dopravce patří:

- povinnost plnit svůj závazek, případně provést přepravu pomocí jiného dopravce, za kterou ale plně odpovídá, jako by ji uskutečňoval sám
- právo na smlouvenou úplatu
- zástavní právo k zásilce k zajištění nároků plynoucích ze smlouvy o přepravě věci, jestliže dopravce může se zásilkou nakládat
- povinnost provést přepravu zásilky s odbornou péčí
- povinnost provést přepravu zásilky ve smlouvené lhůtě, pokud lhůta dohodnutá nebyla, pak bez zbytečného odkladu
- povinnost doručit zásilku příjemci, jestliže je dopravci znám nebo oznámit příjemci ukončení přepravy, pokud má dle smlouvy příjemce zásilku v místě určení vyzvednout
- povinnost na žádost odesílatele nebo osoby oprávněné přerušit přepravu a zásilku vrátit nebo s ní jinak naložit, dopravce má právo na úhradu vynaložených nákladů s tím spojených (PLÍVA Stanislav, 2006)

Vedle základní povinnosti zaplatit úplatu za provedení přepravy má odesílatel povinnost předložit správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze. Odesílatel též odpovídá za škodu způsobenou dopravci při porušení této povinnosti.

Většinou bude ve smlouvě o přepravě věci také určen příjemce zásilky – bude vyplývat z náložního listu. Příjemce nabývá práva ze smlouvy, v případě že požádá o vydání zásilky po jejím doručení do místa určení či po uplynutí lhůty, kdy zásilka měla do místa určení dojít. Také na příjemce přecházejí nároky týkající se škody na zásilce. Přijetím zásilky příjemce přejímá ze zákona ručení za úhradu pohledávek dopravce vůči odesílateli ze smlouvy týkající se přepravy převzaté zásilky. Podmínkou je, že o těchto pohledávkách příjemce věděl. Pro toto ručení příjemce zásilky platí přiměřeně § 305 – 311 Obchodního zákoníku.

Obchodní zákoník zahrnuje zvláštní úpravu odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce, odlišnou od obecné úpravy náhrady škody způsobené porušením povinnosti ze závazkového vztahu podle § 373 a násl. Obchodního zákoníku. Je založena na tzv. **objektivní odpovědnosti**, kde se nevyžaduje zaviněné porušení právní povinnosti. Jde o odpovědnost za výsledek. Dopravce odpovídá za škodu, která na zásilce vznikla během přepravy.

Obchodním zákoníkem jsou také stanoveny tzv. **liberační důvody**, což jsou okolnosti zprošťující dopravce odpovědnosti za škodu na zásilce, třebaže vznikla během přepravy. Liberační důvody jsou dvojího typu. Jednak je to důvod obecný spočívající v tom, že dopravce nemohl odvrátit škodu při vynaložení odborné péče a dále jsou to důvody stanovené taxativním způsobem v § 622 odst. 2 Obchodního zákoníku. Mezi tyto důvody patří:

- zavinění škody odesílatelem, příjemcem či vlastníkem zásilky
- způsobení škody vadou nebo přirozenou povahou zásilky včetně obvyklého úbytku
- způsobení škody vadným obalem, jestliže dopravce na vadnost obalu odesílatele při převzetí zásilky upozornila vadnost obalu poznamenal v nákladním či náložném listě – pokud byl vydán, nebo pokud vadnost obalu nebyla při převzetí zásilky poznatelná (PLÍVA Stanislav, 2006)

Doprovce se odpovědnosti zproští jen tehdy, že v konkrétním případě působení některého liberačního důvodu jako příčiny vzniku škody prokáže. Důkazní břemeno tedy tíží dopravce.

Rozsah povinnosti dopravce k náhradě škody je také upraven podle § 373 Obchodního zákoníku. Obchodní zákoník rozlišuje, zda škoda vznikla ztrátou či zničením zásilky na straně jedné nebo poškozením zásilky na straně druhé. V prvním případě je dopravce povinen hradit cenu, kterou měla zásilka v době, kdy byla dána dopravci. Ve druhém případě je povinen hradit rozdíl mezi cenou, kterou měla zásilka v době jejího převzetí dopravcem, a cenou, kterou by v této době měla zásilka poškozená. Způsob náhrady škody vzniklé na zásilce Obchodní zákoník neupravuje. Z § 624 Obchodního zákoníku však lze vyvodit, že poškozený má nárok jen na náhradu v penězích, ne na naturální restituci (uvedení do původního stavu). Nahrazení škody na zásilce uvedením do původního stavu není ani obvyklé. Je ale možné, aby se dopravce a poškozený na naturální restituci dohodli. Pro náhradu jiné škody než škody na zásilce platí obecná úprava - § 373 a násl. Obchodního zákoníku, popřípadě zvláštní úprava v přepravních řádech. (PLÍVA Stanislav, 2006)

2.2 Smlouva o nájmu dopravního prostředku

Smlouva o nájmu dopravního prostředku je v Obchodním zákoníku upravena v § 630 – 637 na všechny druhy dopravních prostředků. Podle § 630 Obchodního zákoníku představuje smlouva o nájmu dopravního prostředku dohodu, ve které se jedna strana - pronajímatel zavazuje straně druhé – nájemci , že mu přenechá dopravní prostředek k dočasnému užívání. Nájemce se zavazuje platit pronajímateli úplatu – nájemné. Ve smlouvě o nájmu dopravního prostředku musí být uvedeno následující:

- typ dopravního prostředku
- dočasnost užívání dopravního prostředku
- závazek nájemce, že za užívání zaplatí nájemné (PLÍVA Stanislav, 2006)

Dohoda smluvních stran musí být písemná. Určení dopravního prostředku musí být dostatečně určité. Dočasnost užívání bude zpravidla vymezena dobou určitou. Obchodní zákoník ale připouští, aby byl nájem dopravního prostředku sjednán i na dobu neurčitou s možností smlouvu vypovědět. Výše nájemného bude zpravidla ve smlouvě dohodnuta, ale není to nutné.

Pronajímatel je povinen:

- předat nájemci dopravní prostředek v době určené ve smlouvě, pokud taková doba není dohodnuta, pak bez zbytečného odkladu po uzavření smlouvy
- v době předání musí být dopravní prostředek způsobilý k provozu a užívání
- uhradit nájemci náklady vynaložené na údržbu dopravního prostředku, podmínkou je, že nájemce potřebu těchto oprav oznámil pronajímateli bez zbytečného odkladu
- hradit náklady na opravu pronajatého dopravního prostředku a též hradit ze svého škodu na dopravním prostředku, tuto povinnost nemá v případě, že škoda byla způsobena nájemcem či osobami, kterým nájemce umožnil přístup k dopravnímu prostředku (takovou škodu je povinen platit nájemce) (PLÍVA Stanislav, 2006)

Postavení nájemce je charakterizováno:

- je oprávněn užívat dopravní prostředek jen k účelu obvyklému (dle povahy dopravního prostředku) a k jinému účelu jen v případě, že bylo speciální užívání (jiné než obvyklé) dohodnuto ve smlouvě
- je oprávněn přenechat užívání dopravního prostředku někomu jinému pouze v případě, že takové jeho právo je stanoveno v dané smlouvě
- je povinen pečovat o to, aby na dopravním prostředku jím užívaném nevznikla škoda
- je povinen udržovat užívaný dopravní prostředek na účet pronajímatele ve stavu, v jakém ho převzal s přihlédnutím k opotřebení
- má právo na náhradu nákladů vynaložených na opravy užívaného dopravního prostředku za podmínky, že potřebu oprav ohlásil bez odkladu pronajímateli a právo na tyto náklady uplatnil u pronajímatele do 3 měsíců po jejich vynaložení
- je povinen hradit škodu na dopravním prostředku, kterou způsobil sám či kterou způsobil osoby, jimž nájemce umožnil přístup k dopravnímu prostředku
- je povinen ve správné výši a včas platit nájemné pronajímateli (PLÍVA Stanislav, 2006)

Podle § 634 odst.1 Obchodního zákoníku není-li výše ceny sjednána smlouvou nebo stanovena zvláštními předpisy, je třeba poskytnout cenu přiměřenou. Přitom se přihlédne k povaze dopravního prostředku a způsobu užívání. Splatnost nájemného se řídí smlouvou. V případě, že smlouva nemá ustanovení o tom, kdy je nájemce povinen nájemné platit, je nájemné splatné vždy koncem měsíce, kdy byl dopravní prostředek užíván. To neplatí, jestliže smlouva byla uzavřena na dobu tři měsíce nebo kratší. Pak je nájemné splatné celé najednou po ukončení užívání dopravního prostředku.

Nezpůsobilost dopravního prostředku k užívání či potřeba jeho opravy mají za následek, že po dobu po kterou uvedený důvod trvá, není nájemce povinen nájemné platit. Ne však, jestliže nemožnost užívat dopravní prostředek způsobil sám nebo osoby, kterým umožnil k dopravnímu prostředku přístup, či pokud nemožnost užívání neoznámil bez zbytečného odkladu pronajímateli.

Mezi důvody zániku práva používat dopravní prostředek patří:

- uplynutí doby, na kterou byla smlouva o nájmu dopravního prostředku sjednána
- výpověď smlouvy o nájmu dopravního prostředku sjednané na dobu neurčitou a zničení dopravního prostředku
- dále však může dojít k zániku nájemního vztahu jinými obecnými způsoby, zejména pak dohodou pronajímatele a nájemce (PLÍVA Stanislav, 2006)

Právo užívat dopravní prostředek založené na smlouvě uzavřené na dobu neurčitou může zaniknout uplynutím výpovědní lhůty či doručením výpovědi druhé smluvní straně. Pokud jde o výpovědní lhůtu, dává Obchodní zákoník přednost výpovědní lhůtě uvedené ve smlouvě. Zákonem je stanovena výpovědní lhůta 30 dnů.

Zánik práva užívat dopravní prostředek již doručením výpovědi představuje zvláštní způsob zániku nájemního poměru. Proto ho Obchodní zákoník připouští jen pokud ho předvídá smlouva o nájmu dopravního prostředku. Když zanikne právo na užívání dopravního prostředku, ukládá Obchodní zákoník nájemci povinnost vrátit dopravní prostředek, pokud ze smlouvy nevyplývá něco jiného. Toto však nepřichází v úvahu v případě, že k zániku nájemního poměru došlo na základě zničení dopravního prostředku. Z § 637 Obchodního zákoníku vyplývá, že ze zákona má nájemce povinnost dopravní prostředek vrátit do místa, kde jej převzal. (PLÍVA Stanislav, 2006)

2.3 Smlouva o provozu dopravního prostředku

Smlouva o provozu dopravního prostředku je v Obchodním zákoníku upravena v § 638 – 641. Je považována za obecný smluvní typ použitelný pro všechny druhy dopravních prostředků. Subjekty smlouvy o provozu dopravního prostředku mohou být podnikatelé, ale i jiné osoby.

Podle § 638 Obchodního zákoníku představuje smlouva o provozu dopravního prostředku dohodu, kterou se jedna strana zavazuje přepravit náklad určený druhou osobou. Ke splnění tohoto závazku se provozce zavazuje s dopravním prostředkem buď vykonat jednu či více předem stanovených cest nebo během smluvené doby vykonat

cesty dle určení objednatele provozu dopravního prostředku. Objednatel se zavazuje zaplatit úplatu. Smlouva musí být uzavřena vždy písemně.

Podstatnými částmi smlouvy o provozu dopravního prostředku jsou:

- určení dopravního prostředku
- určení cesty
- závazek objednatele zaplatit za přepravu zboží úplatu

Určení dopravního prostředku musí být dostatečně určité. Určení konkrétní cesty nebo určení doby provádění přepravy blíže specifikuje obsah závazkového vztahu mezi smluvními stranami. Výše úplaty je buď stanovena ve smlouvě, nebo musí být ve smlouvě alespoň dohodnut způsob umožňující výši úplaty určit. Obchodní zákoník nemá u smlouvy o provozu dopravního provozu žádné ustanovení, které by výši úplaty určovalo.

Základní povinnosti provozce:

- musí zabezpečit dopravní prostředek způsobilý k cestám, které jsou předmětem smlouvy a užitečný pro přepravu stanovenou ve smlouvě
- musí opatřit dopravní prostředek způsobilou posádkou
- musí opatřit dopravní prostředek pohonnými hmotami a dalšími věcmi nutnými pro smluvené cesty

V případě, že provozce nesplní výše uvedené povinnosti, odpovídá za škody tím způsobené. Odpovědnosti se však provozce může zprostit, když dokáže, že nemohl zjistit ani předvídat nezpůsobilost dopravního prostředku při zachování odborné péče do jeho převzetí objednatelem provozu dopravního prostředku. Objednatel provozu dopravního prostředku může smluvený provoz dopravního prostředku postoupit jiné osobě. Souhlas provozce k postoupení se zde nevyžaduje. (PLÍVA Stanislav, 2006)

2.4 Smlouva o přepravě nákladu

Smlouva o přepravě nákladu je upravena v Občanském zákoníku § 765 - § 771. Smlouvou o přepravě nákladu vzniká odesílateli právo na přepravení zásilky dopravcem do určeného místa a vydal ji příjemci. To vše samozřejmě za úplatu nebo-li za přepravné. Odesílatel je pak povinen na žádost odesílatele převzetí zásilky písemně potvrdit. (ŠVESTKA Jiří, SPÁČIL Jiří, ŠKÁROVÁ Marta, HULMÁK Milan, 2008)

Nákladní přepravou je přeprava movitých věcí dopravcem ve prospěch osob vystupujících v konkrétním právním vztahu o přepravě nákladu jako odesílatel a příjemce. Jako tzv. relativní obchod upravuje i Obchodní zákoník podobný smluvní vztah smlouvu o přepravě věci. Obě právní úpravy jsou ale trochu odlišné. Z hlediska odpovědnosti dopravce za škodu na zásilce a prokazování existence liberačních důvodů Obchodní zákoník upravuje například tzv. náložný list. Smlouva o přepravě věci podle Obchodního zákoníku bude uzavírána zejména mezi podnikateli při jejich podnikatelské činnosti. V ostatních případech se bude na právní vztah účastníků smlouvy o přepravě nákladu vztahovat úprava občanskoprávní. Ustanovení o nákladní přepravě v Občanském zákoníku upravují vztahy, které jsou společné pro všechny typy nákladní přepravy.

Obsahem přepravní smlouvy jsou práva a povinnosti účastníků přepravněprávního vztahu. Konkrétní vyjádření je obsaženo v přepravních řádech. Ustanovení § 766 Občanského zákoníku z těchto práv upravuje právo odesílatele disponovat se zásilkou v průběhu přepravy. Právo odesílatele je ale časově omezeno. Končí při vydání zásilky příjemci.

Řádné provedení přepravy specifikuje § 767 Občanského zákoníku jako provedení přepravy s odbornou péčí. Péče vyžadující kvalifikaci dopravce, která plyne z jeho odborného zaměření, je jednou ze základních povinností dopravce v přepravní smlouvě. Jestliže dopravce poruší tuto svou povinnost, odpovídá přepravci za škodu, která tím na zásilce vznikne. Co se týká lhůt, v nichž má být přeprava zásilky uskutečněna, je délka dopravní dodací lhůty řešena dle oborů nákladní dopravy v daném přepravním řádu. Nesplnění dodací lhůty může být postiženo sankcemi. Byla-li překročením dodací lhůty způsobena přepravci škoda, odpovídá za ni dopravce podle § 770 odst. 2. Občanského zákoníku.

Dopravce odpovídá vždy za škodu vzniklou na přepravované zásilce v době od převzetí k přepravě až do vydání, ledaže škoda byla způsobena odesílatelem nebo příjemcem, vadností zásilky, jejího obalu nebo balení, zvláštní povahou zásilky, anebo neodvratitelnou okolností.

Při ztrátě či zničení zásilky je dopravce povinen nahradit cenu, jakou měla ztracená nebo zničená zásilka v době, kdy byla převzata k přepravě. Tak je povinen nést náklady vzniklé s přepravou ztracené nebo zničené zásilky. Při poškození či částečné ztrátě zásilky hradí dopravce částku, o kterou byla zásilka znehodnocena. Je-li účelné provést opravu, hradí dopravce náklady opravy. Za jiné škody z nákladní přepravy, než jsou škody na přepravované zásilce, odpovídá dopravce, jen byly-li způsobeny překročením dodací lhůty. Podmínky a náhrady stanoví přepravní řády. (ŠVESTKA Jiří, SPÁČIL Jiří, ŠKÁROVÁ Marta, HULMÁK Milan a kolektiv, 2008)

Právo na náhradu škody musí odesílatel uplatnit u dopravce do šesti měsíců od vydání zásilky příjemci a jestliže k vydání zásilky nedošlo, do šesti měsíců od převzetí zásilky k přepravě. Jinak právo zanikne.

Podrobnější úpravu osobní a nákladní přepravy stanoví zvláštní předpisy, zejména přepravní řády a tarify. V rámci této úpravy mohou přepravní řády též převzít ustanovení platná v mezinárodní přepravě pro přepravu vnitrostátní.

O nevyzvednutých zásilkách platí ustanovení § 656 odst. 2 a odst. 3 Občanského zákoníku. Při nevyzvednutí věcí po opravě či úpravě je umožněn prodej takových věcí po uplynutí šesti měsíců ode dne, kdy byla oprávněná osoba k vyzvednutí věci povinna. Přepravní řády mohou stanovit pro vyzvednutí některých zásilek nebezpečné povahy nebo věcí, které se rychle kazí, lhůty kratší než šest měsíců. Za věci nebezpečné povahy se považují takové, které při svými vlastnostmi mohou způsobit výbuch, požár, poškození vozů, zařízení nebo jiných věcí, jakož i úraz, otravu, popálení nebo onemocnění osob. Při přepravě těchto věcí se i ve vnitrostátní přepravě postupuje podle podmínek platných při mezinárodní přepravě podle úmluvy COTIF. Nebezpečné věci v silniční dopravě jsou vymezeny zákonem č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o silniční dopravě. Jedná se o látky a předměty, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí nebo životní prostředí. Je možné přepravovat jen věci, které vymezuje mezinárodní smlouva ADR (Vyhláška č. 64/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a za podmínek v ní uvedených. (ŠVESTKA Jiří, SPÁČIL Jiří, ŠKÁROVÁ Marta, HULMÁK Milan a kolektiv, 2008)

2.5 Smlouva o přepravě osob

Smlouva o přepravě osob je upravena pouze Občanským zákoníkem. Obchodní zákoník podobnou úpravu neobsahuje. Budou se jí řídit všechny vztahy, které vzniknou ze smlouvy o přepravě osob mezi dopravcem a cestujícím, bez ohledu na to, zda je cestující podnikatel a cestu vykonává v souladu s podnikatelskou činností. Vlastní přepravní smlouva, ze které budou cestujícímu a dopravci vznikat vzájemné povinnosti je smlouva, kterou uzavře dopravce s cestujícím tím, že cestující nastoupí do vozidla nebo tím, že si zakoupí jízdenku na určitý spoj v předprodeji. (ŠVESTKA Jiří, SPÁČIL Jiří, ŠKÁROVÁ Marta, HULMÁK Milan a kolektiv, 2008)

Přepravní řády pro jednotlivé dopravy podrobně dle specifických poměrů při provozování určitého druhu dopravy:

- stanoví podmínky pro přepravu zavazadel
- specifikují základní povinnosti dopravce
- vymezují práva cestujícího v případě, že doprava nebyla provedena včas
- stanoví podmínky a rozsah náhrady škody, která vznikla cestujícímu v nepravidelné dopravě, jestliže doprava nebyla provedena včas

Smlouvou o přepravě osob vzniká cestujícímu právo, aby ho dopravce přepravil do místa určení řádně a včas. Za užití dopravního prostředku však musí cestující zaplatit stanovené jízdné. Z Občanského zákoníku plyne, že základní povinností dopravce je starat se při přepravě o bezpečnost a pohodlí cestujících a při hromadné přepravě jim umožnit používat společenská a kulturní zařízení, a to v rozsahu stanoveném přepravními řády. Pro zajištění povinnosti dopravce zákon stanoví jeho oprávnění dávat za účelem bezpečnosti a plynulosti dopravy a za účelem zachování klidu i pořádku ve vozidle pokyny, sankce stanovené přepravním řádem, třeba i vyloučit cestujícího z přepravy.

Doprovce přepravuje zavazadlo cestujícího buď společně s ním nebo odděleně. Při oddělené přepravě je dopravce povinen dbát, aby zavazadlo bylo přepraveno do místa určení nejpozději ve stejnou dobu jako cestující.

Doprovce odpovídá za škodu, která za přepravy vznikne cestujícímu na zdraví nebo na zavazadlech přepravovaných společně s ním. Jen v případě, že dojde ke škodě

na zavazadle či k jeho ztrátě, v důsledku dopravní nehody nebo jiné události související s provozem, odpovídá dopravce za škodu pokud cestující nemohl své zavazadlo opatrovat (například zranění cestujícího). (ŠVESTKA Jiří, SPÁČIL Jiří, ŠKÁROVÁ Marta, HULMÁK Milan a kolektiv, 2008)

3. Vztah vnitrostátních právních předpisů a mezinárodních smluv

Dopravci v České republice musí splňovat podmínky, které jsou stanoveny vnitrostátními předpisy (například: zákony, prováděcími předpisy, nařízeními vlády, vyhláškami či směrnicemi). Kromě toho musí také vyhovovat podmínkám, které jsou stanoveny ve státech, po jejichž území probíhá doprava. K ulehčení a sjednocení těchto podmínek jsou uzavírány právě mezinárodní smlouvy.

3.1 Mezinárodní smlouvy v silniční přepravě

Mezinárodní vztahy v silniční přepravě jsou upraveny mezinárodními smlouvami. Jejich základní členění je dle počtu zúčastněných smluvních stran. Dle toho se jedná o smlouvy bilaterální (dvoustranné) a multilaterální (mnohostranné). Smlouvami bilaterálními jsou Mezivládní dohody o mezinárodní silniční dopravě uzavírané mezi vládou ČR a vládami dalších států. Smlouvami multilaterálními jsou tyto dohody:

Silniční přeprava

Silniční přeprava se řídí následujícími multilaterálními dohodami:

- **Úmluvou CMR** - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě
- **Úmluvou TIR** - Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu
- **Dohodou ADR** - Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
- **Úmluvou ATP** - Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
- **Úmluvou AETR** - Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční přepravě

3.1.1 Úmluva CMR

Úmluva CMR vstoupila v platnost 2. července 1961. Pro bývalou Československou socialistickou republiku vstoupila Úmluva CMR v platnost 3. prosince 1974 jak plyne z vyhlášky Ministerstva zahraničních věcí ze dne 27. listopadu 1974 (č. 11/1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě - CMR).

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě nebo-li Dohoda CMR se zaměřuje na řešení náležitostí přepravních smluv. Dle Dohody CMR ani dle Českého právního řádu nemají přepravní smlouvy nařízeny povinnou písemnou formu.

Nejdůležitějším přepravním dokumentem je nákladní list CMR. Je to věrohodný doklad o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, ale také o převzetí zásilky. Tento doklad je vždy vystaven ve třech vyhotoveních. Jedno pro odesílatele, jedno pro příjemce a poslední pro dopravce. Řádně vyplněný a potvrzený nákladní list CMR je pro případ sporu nebytně důležitým dokumentem.

Odesílatel je povinen k nákladnímu listu vydat dopravci také doklady k celnímu a dalšímu možnému jednání (povolení k vývozu či dovozu, faktury,...). Odpovídá též dopravci za škody, které vzniknou proto, že nebyly dodány k nákladnímu listu všechny nutné informace či doklady. Odesílatel je také oprávněný disponovat se zásilkou. Může po dopravci požadovat třeba změnu místa dodání.

Doprovce je především odpovědný za ztrátu zásilky nebo její poškození (musel by zaplatit částku, o kterou se hodnota zásilky snížila). Odpovídá také za možné překročení dodací lhůty (zde by musel dopravce hradit škodu jen do výše dovozného).

Příjemce má právo od dopravce vyžadovat, aby mu proti jeho potvrzení vydal zásilku. Dále má povinnost uhradit dopravci částku uvedenou v nákladním listě. Nároky z přeprav dle Úmluvy CMR se obecně promlčují za jeden rok. (ZELENÝ Lubomír, NOVÁK Radek, PERNICA Petr, SVOBODA Vladimír, 2005)

Úmluva CMR se nevztahuje na následující přepravy :

- přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv
- přepravy mrtvol
- přepravy stěhovaných svršků (SEDLÁČEK Pavel, 2009)

3.1.2 Úmluva TIR

Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu je plynulá a rychlá mezinárodní tranzitní silniční doprava zboží. Zboží je přepravováno pod celním uzávěrem, ze kterého plyne zjednodušení a sjednocení všech celních náležitostí a formalit za předpokladu garancí celní bezpečnosti a záruk všem tranzitním státům. (NOVÁK Radek, 2003)

Právním základem je tedy Úmluva TIR z roku 1975, která byla přijata jako mezinárodní dohoda přístupná všem členským státům OSN.

Charakteristika tranzitního režimu TIR je následující:

- zboží je přepravováno v celně prověřených a bezpečných dopravních prostředcích
- cla, daně či poplatky jsou po dobu dopravy zajištěny mezinárodně platnou zárukou
- přepravované zboží je doprovázeno tzv. karnetem TIR vstupujícím v platnost ve státě odeslání a sloužícím jako kontrolní doklad ve státě odeslání, v tranzitních státech a ve státě určení
- opatření uskutečňovaná během tranzitního režimu jsou uznávána ve všech smluvních státech, a to všemi orgány podílejícími se na realizaci takto prováděných přeprav;
- Úmluvou jsou stanoveny minimální podmínky a požadavky, které musí splňovat jak sdružení, tak dopravce, aby mohli být účastníkem systému TIR (NOVÁK Radek, 2003)

Doprovádce má tyto povinnosti:

- musí vést evidenci karnetů TIR
- nesmí dopustit, aby nevyplněný karnet TIR užila jiná osoba
- požadovat po celních orgánech razítka a podpisy prokazující ukončení operace na základě karnetu TIR
- zkontrolovat údaje v karnetu TIR zda jsou v souladu s naloženým zbožím
- žádat celní orgány o zdůvodnění výhrad v karnetu (NOVÁK Radek, 2003)

3.1.3 Dohoda ADR

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí vznikla v roce 1957. Česká republika je státem uplatňující Dohodu ADR. Poprvé byla zavedena do našeho práva vyhláškou Ministerstva zahraničních věcí č. 64/1987 Sb. Poslední zásadní novelizace Dohody ADR byla v České republice vydána jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 6/2002 Sb., kdy subjektu vznikla povinnost jmenovat osobu bezpečnostního poradce ADR.

Dohoda ve své podstatě řeší především problematiku způsobilosti vozidel k přepravě nebezpečných věcí, přístup k této Dohodě nebo i charakter nebezpečných věcí. Velká část se však také týká způsobu balení, označování a klasifikace. (NOVÁK Radek, 2003)

Touto Úmluvou se budu podrobněji zabývat v praktické části v kapitole 4.

3.1.4 Úmluva ATP

Úmluva ATP je Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy. Tato dohoda byla sjednána v Ženevě dne 1. září 1970. Dohoda ATP vstoupila v platnost pro Československo dnem 13. dubna 1983. Ve Sbírce zákonů byla vyhlášena pod č. 61/1983 Sb. Jedním ze specifických odvětví mezinárodní kamionové dopravy je přeprava věcí nebo nákladů pod kontrolovanou teplotou. Jedná se o přepravy různého zboží různé povahy, u nichž je nezbytné co nejpřísnější dodržování určitých opatření, která zajišťují co nejstálější teplotu (chlazení, mrazení, vyhřívání). Důležitou organizací, která se zabývá mezinárodními silničními přepravami zboží pod kontrolovanou teplotou je Transfrigoroute International. Dohoda ATP se nezabývá celou problematikou přepravy věcí pod kontrolovanou teplotou, ale pouze vztahy v mezinárodní přepravě rychle kazitelných potravin a problémy specializovaných dopravních prostředků. Smluvní strany této Dohody ATP musí přijímat a dodržovat opatření plynoucí z této Dohody. Předmětem Dohody ATP jsou přepravy hluboko zmrazených potravin a potravin jmenovaných v příloze Dohody ATP. (ZELENÝ L., NOVÁK R., PERNICA P., SVOBODA V., 2005)

3.2.5 Úmluva AETR

Dohoda byla sjednána v Ženevě 1.7. 1970. V platnost pro Československou socialistickou republiku vstoupila dne 2.6. 1976. Dohoda AETR je Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní dopravě. Tato Dohoda obsahuje mezinárodně uznaná pravidla právě pro činnost osádek v mezinárodní silniční dopravě.

Dohoda AETR se zaměřuje zejména na dodržování následujících údajů:

- minimální věk řidičů (18 let na vozidlo do 7,5t a u ostatních pak 21 let)
- denní a týdenní doby řízení (denně maximálně 9 hodin, lze pak dvakrát za týden navýšit na 10h – po šestidenních dobách pak týden odpočinku)
- přestávky (po 4,5 hodinách řízení musí mít řidič přestávku alespoň 45 minut)
- denní a týdenní doby odpočinku

Důležité je kontrolní zařízení tzv. tachograf včetně záznamových listů (kontrolní zařízení zachycuje například rychlost vozidla či dobu řízení). Je považován za důkazní listinu, proto může být kontrolními orgány odebrán a může být použit ve správním řízení.

Znalost Dohody AETR je důležitá jak pro dopravce jako firmy, tak pro řidiče. Důležitá jsou také povinná školení řidičů z povolání včetně periodického přezkušování jejich znalostí a také povinné lékařské prohlídky, což vyplývá ze zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalení odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů ve znění zákona č. 478/2001 Sb. a jeho vyhlášky č. 167/2002 Sb.³“ (NOVÁK Radek, 2003)

Železniční přeprava

Železniční přeprava se řídí těmito smlouvami:

- **COTIF** - Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (Bern 1980)
- **CIV** - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel

³ NOVÁK, R.: *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Praha: ASPI Publishing, 2003. s. 168

- **CIM** - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží. Tyto předpisy ještě obsahují 4 následující řády:

RID - Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží

RIP - Řád pro mezinárodní železniční přepravu vozů přepravců

RICo - Řád pro mezinárodní železniční přepravu kontejnerů

RIEx - Řád pro mezinárodní železniční přepravu spěšnin (KYNCL Jan, 2004)

Letecká přeprava

Leteckou přepravu řeší:

- Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicago 1944)
- Mezinárodní norma ICAO (Chicago 1944)
- Ustanovení o odpovědnosti leteckého dopravce za škody vyplývající z přepravní smlouvy
- Úmluva o uznání mezinárodních práv k letadlům (Ženeva 1948)
- Úmluva o škodách způsobených zahraničními letadly třetím osobám na zemi (Řím 1952)
- Montrealská Úmluva o značení plastických trhavin (Montreal 1971) (KYNCL Jan, 2004)

Říční a námořní přeprava

Říční přepravu například řeší:

- Úmluva o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI – Budapešť 2001)
- Úmluva o omezení odpovědnosti ve vnitrozemské plavbě (CLNI – Štrasburk 1988)

- Evropská dohoda o odpovědnosti a odškodnění za škody při přepravě škodlivých a nebezpečných látek po vnitrozemských vodních cestách (CRDNI)
- Protokol o kombinované dopravě po vnitrozemských vodních cestách k Evropské dohodě o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC – Ženeva 1997)
- Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (ADN – Ženeva 2000)
- Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN – Ženeva 1997)
- Dohoda o vytvoření mezinárodního hospodářského plavebního podniku INTERLICHTĚR (Budapešť 1978) (KYNCL Jan, 2004)

Námořní přepravu například řeší:

- Úmluva o mezinárodní poradní organizaci (1958)
- Úmluva o mezinárodních pravidlech zabránění srážkám na moři a Mezinárodní pravidla pro zabránění srážkám na moři (Londýn 1972)
- Úmluva o zabránění znečišťování z lodí (Londýn 1973)
- Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS – Londýn 1974)
- Úmluva OSN o námořní přepravě zboží po moři (Hamburk 1978)
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o přepravě cestujících po moři a Protokol k ní (Brusel 1961) (KYNCL Jan, 2004)
- IMDG-CODE předpis pro námořní přepravu nebezpečných věcí (1965)

4. Analýza Dohody ADR pro provoz nákladní silniční dopravy

V praktické části mé diplomové práce se chci zaměřit na analýzu Dohody ADR pro provoz nákladní silniční dopravy. Zaměřím se na veškeré podstatné části, které dopravce potřebuje, aby mohla provozovat svou přepravu bezpečně a v souladu s právními normami. Budu tak analyzovat obsahovou i právní stránku Dohody ADR, školení osob, odpovědnost jednotlivých subjektů v rámci přepravního procesu, označení a vybavení vozidel, nezbytné doklady, kontrolování ADR a v neposlední řadě i klady a zápory projevující se v praxi a jejich možné vylepšení.

Důležitou informační oporou mi byla společnost M KONZULT s.r.o, konkrétně pak pan inženýr Pavel Konečný, který byl velice ochotný a nápomocný při tvorbě této části práce.

4.1 M KONZULT s.r.o

M KONZULT s.r.o vznikla v červenci roku 1991 a stala se od svého počátku předním českým specialistou na vzdělávání dopravních a spedičních firem. V současné době se okruh poskytovaných služeb z důvodu zachování vysoké odbornosti zúžil na poradenství a školení v oblasti přeprav nebezpečných věcí a nebezpečných odpadů. M KONZULT s.r.o poskytuje akreditované školení řidičů ADR, školení osob podílejících se na přepravě ADR a školení bezpečnostních poradců, a to nejen u dopravních společností, ale i u odesílatelů a příjemců zásilek nebezpečných věcí. Dále poskytuje poradenství o problematice silniční přepravy nebezpečných věcí a zabezpečuje prodej výbavy ADR včetně konzultací. V neposlední řadě je společnost vydavatelem a prodejcem odborné publikace ADR. V současnosti je M KONZULT s.r.o jedním z největších českých poskytovatelů služby bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí.

V červnu 2003 byl Ing. Jiří Miletín (jednatel společnosti) jmenován předsedou pracovní skupiny bezpečnostních poradců při Svazu spedice a logistiky ČR. Jejich zákazníci jsou společnosti z celé České republiky a to od subjektů, kteří přijímají nebezpečné věci, až po velké chemické společnosti nebo velké dopravní logistické

společnosti. Od roku 2011 také M KONZULT s.r.o nabízí zajištění služby externího bezpečnostního poradce RID dle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí.

4.2 Dohoda ADR

4.2.1 Právní úprava

Nebezpečné věci jsou zakotveny v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Jsou definovány jako látky pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich dopravou ohrožena bezpečnost zvířat, osob i životní prostředí. Dohoda ADR říká, že nebezpečné věci jsou látky, jejichž přeprava je Dohodou ADR zakázána nebo povolena a to jen za podmínek v ní obsažených. Jsou to například předměty, které mají tyto nebezpečné vlastnosti: výbušnost, radioaktivitu, toxicitu, infekčnost, žíravost, tlak plynů, hořlavost kapalin, samozápalnost, rakovinotvornost nebo třeba poškozují životní prostředí. Proto bylo nutné, aby se podmínky přepravy nebezpečných věcí sjednotily. To následně vedlo státy k uzavírání mezinárodních předpisů nezbytných pro tuto přepravu. Právě Dohoda ADR patří k těm nejvýznamnějším. V každém oboru je speciální předpis pro přepravu nebezpečných věcí.

- silniční doprava ADR
- železniční doprava RID
- námořní doprava IMDG CODE
- letecká doprava IATA-DGR
- říční doprava ADN

Proto byla 30. září 1957 uzavřena v Ženevě Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí nebo-li Dohoda ADR (L'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route). Československo se pak jejím členem stalo v roce 1987. Sjednocuje pro členské země podmínky pro zařazování

nebezpečných věcí do tříd. Sjednocuje požadavky na obaly a jejich značení, na školení řidičů, na technické podmínky vozidel, na povinnou výbavu a průvodní doklady.

Úředním jazykem Dohody ADR je anglický, německý a francouzský jazyk. Dohoda ADR obsahuje jen základní ustanovení. Věcné podmínky pro mezinárodní přepravu jsou ve dvou rozsáhlých přílohách. **Příloha A – Ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech** zařazuje látky a předměty dle vlastností do tříd a stanoví podmínky pro jejich balení, značení kusů a vyplnění průvodních dokladů. **Příloha B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě** upravuje provozní a přepravní podmínky, technické požadavky na vozidla řazená do jednotlivých tříd. Také se zabývá vybavením, označením či parkováním vozidel.

Přepřepování obou příloh Dohody ADR dosáhlo toho, aby obě přílohy byly stručnější, přehlednější a lehce použitelné jak pro dopravce, tak pro přepravce a výrobce silničních vozidel. Obě přílohy byly přepřepovány do přehledných tabulek.

Všichni uživatelé musí znát systém vyhledávání informací. Členění Dohody ADR je následující:

1	Část
1.1	Kapitola
1.1.3	Oddíl
1.1.3.6	Pododdíl
1.1.3.6.3	Bod

Přílohy A a B jsou rozděleny do devíti částí. Přílohu A tvoří Části 1 až 7 a Přílohu B tvoří Části 8 a 9.

- **Část 1** obsahuje především rozsah předpisu, definice, měrné jednotky, výjimky a odchylky předpisu, školení osob podílejících se na přepravě, povinnosti bezpečnostního poradce, povinnosti účastníků přepravy, bezpečnostní požadavky států.
- **Část 2** klasifikuje nebezpečné věci.
- **Část 3** vyjmenovává nebezpečné věci dle UN čísel a abecedně.
- **Část 4** vysvětluje použití obalů a cisteren a také podtlakové vyčerpávání odpadů.

- **Část 5** se zaměřuje na značení kusů, kontejnerů a dopravních jednotek, a také na obsah průvodních dokumentů.
- **Část 6** obsahuje požadavky na konstrukci, zkoušení a značení obalů, cisteren a kontejnerů.
- **Část 7** vymezuje podmínky nakládky, přepravy, vykládky a manipulace.
- **Část 8** stanoví požadavky na osádky vozidel, výbavu, průvodní dokumenty a na průjezdy tunely.
- **Část 9** vymezuje požadavky na konstrukci a schvalování vozidel.

Předpisy České Republiky upravující přepravu nebezpečných věcí

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, úplné znění zákona č. 1/2001 Sb., novelizováno zákonem č. 577/2002 Sb. Tento zákon vymezuje základní povinnosti odesílatelů, dopravců a příjemců.
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí Zákon o silniční dopravě
- Vyhláška č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů
- Vyhláška č. 381/2001 Sb., katalog odpadů
- Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
- Vyhláška č. 384/2001 Sb., o nakládání s Polychlorovanými bifenyly
- Zákon č. 193/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 368/2002 Sb., kterou se mění vyhláška č.243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění vyhlášky č. 496/2001 Sb.
- Vyhláška č. 341/2001 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- Zákon č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích a o změně některých dalších zákonů ve znění jeho novelizací
- Vyhláška č. 164/2004 Sb., kterou se stanoví základní metody pro zkoušení nebezpečných vlastností chemických látek a chemických přípravků
- Vyhláška č. 250/1998 Sb., o registraci chemických látek, ve znění vyhlášky č. 125/2000 Sb.

- Vyhláška č. 27/1999 Sb., o formě a obsahu bezpečnostního listu k nebezpečné chemické látce nebo nebezpečnému chemickému přípravku
- Zákon č. 477/2001 Sb., o obalech
- Zákon č. 353/1999 Sb., o prevenci závažných havárií a jeho prováděcí předpisy (CEMPÍREK, Václav a KAMPF Rudolf, 2004)

Předpisy o přepravě nebezpečných věcí se také řídí přeprava některých nebezpečných odpadů. Právní úprava odpadů je však řešena zvláštním předpisem zákonem č. 185/2001 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, která řeší i kontrolu nad přepravami nebezpečných věcí a obsahuje kategorizaci rizik z hlediska porušení ADR včetně vzoru kontrolního seznamu, který sepisují kontrolní orgány při silniční kontrole.

4.2.2 Klasifikace nebezpečných věcí dle ADR

V Dohodě ADR je třináct následujících tříd nebezpečných věcí, do kterých jsou nebezpečné věci dle své hlavní nebezpečné vlastnosti zařazeny.

- 1 Výbušné látky a předměty
- 2 Plyny
- 3 Hořlavé kapaliny
- 4.1 Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečitlivělé výbušné tuhé látky
- 4.2 Samozápalné látky
- 4.3 Látky, které se ve styku s vodou vyvíjejí v hořlavé plyny
- 5.1 Látky podporující hoření
- 5.2 Organické peroxidy
- 6.1 Toxické látky
- 6.2 Infekční látky
- 7 Radioaktivní látky
- 8 Žíravé látky
- 9 Jiné nebezpečné látky a předměty

4.2.3 Členské státy Dohody ADR

Albánie, Andora, Ázerbajdžán, Belgie, Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Česká republika, Černá Hora, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kazachstán, Kypr, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Makedonie, Maroko, Moldavsko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Rusko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irska, Srbsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Tunisko, Turecko a Ukrajina.

4.2.4 Způsoby přepravy nebezpečných věcí

- **Přepava v kusech** – v uzavřených vozidlech či kontejnerech
 - v zaplachtovaných vozidlech či kontejnerech
 - v nekrytých vozidlech či kontejnerech
- **Přepava ve volně loženém stavu** – věci smějí být přepravovány pokud zvláštní ustanovení dovoluje tento způsob přepravy. Pokud jsou podmínky tohoto ustanovení dodrženy.
- **Přepava v cisterně** – v cisternách lze přepravovat pouze ty věci, u kterých je tato možnost povolena. Stejně jako u přepravy ve volně loženém stavu.

4.2.5 Přepravy, na které se Dohoda ADR částečně či úplně nevztahuje

Přepava nebezpečných věcí soukromými osobami v případě, že jsou věci baleny pro maloobchodní prodej a jsou určeny pro osobní užití nebo pro volný čas. Od platnosti Dohody ADR 2011 je výrazně omezeno přepravované množství hořlavých kapalin (např. motorová nafta, benzín apod.) soukromou osobou v dopravní jednotce a to do objemu 240 litrů na dopravní jednotku v maximálně 60-ti litrových obalech.

Přepava strojů nebo zařízení nevyjmenovaných v ADR, které mohou obsahovat nebezpečné věci ve své konstrukci či výbavě, pouze pokud byla učiněna opatření

k zamezení úniku (např. nádrže zemních strojů, a to i velkých, obsahující zbytky pohonných hmot – zpravidla motorové nafty).

Přeprava prováděná podniky jako vedlejší činnost k jejich hlavní činnosti jako je třeba zásobování nebo přepravy související s opravárenskými či údržbářskými pracemi. Zde je stanovené množství, které nesmí přesáhnout 450 litrů v jednom obalu a nejvyšší množství uvedené v 1.1.3.6 ADR (např. kyslíko-acetylenová svařovací souprava opravárenské firmy).

4.2.6 Tzv. podlimitní přeprava

Podlimitní přeprava je přeprava, u které se zmírňují povinnosti při přepravě nebezpečných věcí. Slovo podlimitní se v celé Dohodě ADR nenachází, termín „podlimitní přeprava“ je ale běžně i odborně užívaný, dle Dohody ADR se jedná o přepravu dle 1.1.3.6. ADR Zde jsou stanoveny limity množství nebezpečných látek zabalených v kusech, která smějí být přepravována jednou dopravní jednotkou aniž by se užila ustanovení dle Dohody ADR.

Při podlimitní přepravě dopravce nemusí dodržet:

- řidič nemusí mít osvědčení o školení řidičů dle 8.2 ADR
- neoznačuje vozidlo oranžovými tabulkami
- ve vozidle nemusí být písemné pokyny dle ADR
- ve vozidle nemusí být předepsaná výbava
- neplatí ustanovení o osádce vozidla
- neplatí bezpečnostní předpisy

Při podlimitní přepravě zůstávají tyto požadavky:

- proškolení řidiče dle 1.3 ADR (jako osoba podílející se na přepravě nebezpečných věcí)
- schvalování obalů a kusů
- zákaz společné nakládky
- zajištění nákladu proti pohybu
- větrání vozidel
- zákaz kouření a otvírání kusů

- vlastnit ruční svítilnu konstruovanou tak, aby nezapálila případně unikající plyny (v případě přepravy hořlavých kapalin či plynů)
- odesílatel je povinen řidiči předat předepsaný přepravní doklad
- vlastnit hasicí přístroj o obsahu 2 kg

Z výše uvedeného výčtu je patrné, že podlimitní přeprava je výhodou především pro dopravce, nikoliv pro odesílatele.

4.3 Povinnosti účastníků podílejících se na přepravě nebezpečných věcí

4.3.1 Odesílatel

Odesílatelem je subjekt uvedený na přepravním dokladu. Jeho jménem se podává zásilka k přepravě společně s příslušným přepravním dokladem. Je povinen předat k procesu přepravy takovou zásilku, která odpovídá obsahům dohod, předpisům či ustanovením o přepravě nebezpečných věcí.

Nejprve musí nebezpečné věci zatřídit, zabalit a také označit. Každý kus musí být řádně a trvale označen UN číslem a bezpečnostním kódem.



Obrázek č. 1 – UN kód obalu (vzor)

Zdroj: Pavel Konečný M KONZULT s.r.o

Dohoda ADR předepisuje pro každé UN číslo (např. UN 1170 – Ethanol, mělo by být též vždy uvedeno na obalu) způsob zabalení pomocí obalových instrukcí. Pro kódování se užívají číslice a písmena (viz. obrázek). Pokud obal vyhoví zkouškám je na něm umístěno povinné značení obalu a kód obalu. Cedule s šipkami se upevní tak, aby hroty šipek směřovaly nahoru. Na obrázku je uveden kód 4DV/X75/S/05 a zde je následující vysvětlení:

4 – bedna

D – překližka

X75, X – nejvyšší požadavky na obal, 75 – maximální hmotnost

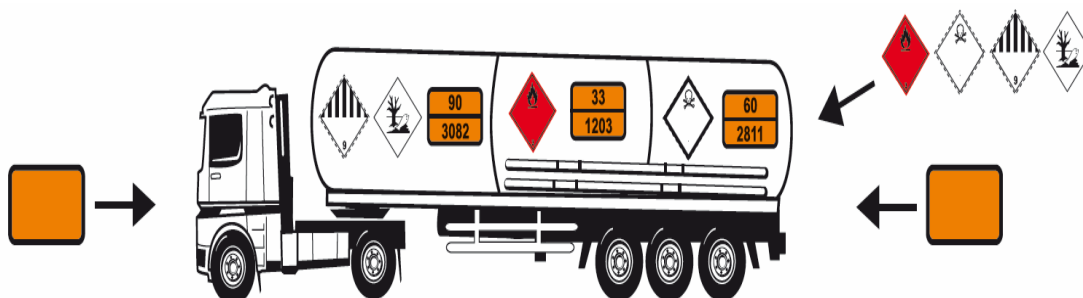
S – obal lze použít na tuhé látky nebo pro vnitřní obaly

05 – rok výroby obalu

Odesílatel má odpovědnost i za špatně označené věci. Dopravce by jej měl před nakládkou řádně vizuálně zkontrolovat. Zde by měla odpovědnost ležet na odesílateli. Odesílatel by v tom případě dopravci odpovídal za škodu vzniklou právě v důsledku závadného označení věcí.

Mezi další povinnost odesílatele patří:

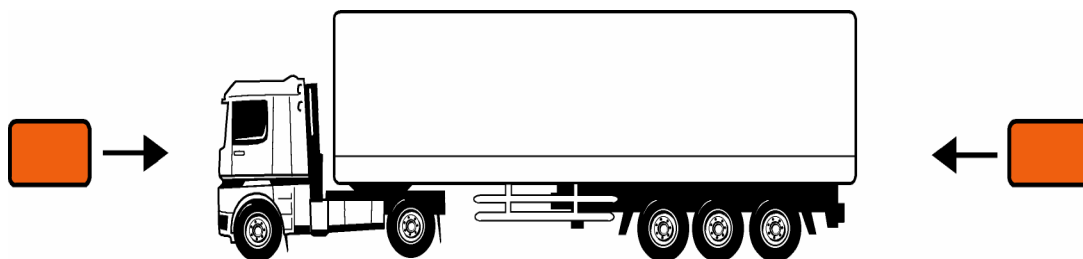
- nesmí předat k přepravě věci jejichž přeprava nebyla dovolena
- nesmí uvádět nepravdivé a neúplné údaje do přepravního dokladu
- před nakládkou musí prozkoumat průvodní dokumenty a zkontrolovat vozidlo (zda jsou průvodní dokumenty úplně a pravdivě vyplněny, zda vozidlo odpovídá požadavkům na přepravu, ...)
- musí označit kontejnery, ve kterých se budou nebezpečné věci přepravovat
- musí zajistit školení ostatních osob, které se na přepravě budou podílet
- musí stanovit bezpečnostního poradce
- zajistit, aby vyprázdňená a vyčištěná vozidla byla označena bezpečnostními značkami
- musí dodržet ustanovení o zákazu společné nakládky na jedno vozidlo
- musí předat dopravci pokyny pro řidiče
- musí správně vyplnit nákladní list



Obrázek č. 2 – Označení vozidla 1 (vzor)

Zdroj: Pavel Konečný M KONZULT s.r.o

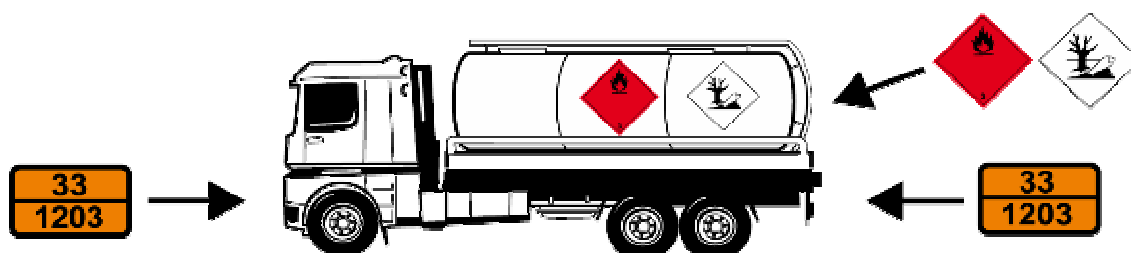
Výjimka pro označování cisternových vozidel přepravujících UN1202, 1203, 1223, 1863 a 1268. Vícekomorová cisternová vozidla , přepravující dvě nebo více látek identifikačních čísel 1202 (nafta motorová) 1203 (benzín) 1223 (petrolej) 1863 (palivo pro tryskové motory) 1268 (destiláty ropné), mohou být označena oranžovými tabulkami s čísly jen pro nejnebezpečnější z těchto přepravovaných látek. To znamená, že vpředu a vzadu budou vozidla označena oranžovými tabulkami s identifikačními čísly pro nejnebezpečnější látku a na bocích a vzadu velkými bezpečnostními značkami. V tomto případě však musí být v přepravním dokladu uvedeno, která látka se v které komoře nachází.



Obrázek č. 3 – Označení vozidla 2 (vzor)

Zdroj: Pavel Konečný M KONZULT s.r.o

Dopravní jednotku, kterou se přepravují nebezpečné věci v kusech, je nezbytné označit dvěma oranžovými tabulkami. Tabulky se umísťují na přední a na zadní stranu dopravní jednotky a to tak, aby byly zřetelně viditelné. Tabulky musí vydržet působení přímého ohně 15 minut a to i při převrácení vozidla.



Obrázek č. 4 – Označení vozidla 3 (vzor)

Zdroj: Pavel Konečný M KONZULT s.r.o

Na výše uvedeném obrázku je uveden příklad zjednodušeného označení cisternového vozidla dle již dříve zmiňované výjimky, tedy při společné přepravě UN1202 (nafta motorová) a UN1203 (benzín).

4.3.2 Dopravce

Dopravce je subjekt provádějící dopravu nebezpečného zboží. Jeho odpovědnost vyplývá v České republice z obchodního zákoníka.

Povinnosti dopravce:

- smí používat pouze vozidla způsobilá k dané přepravě
- musí zajistit, aby měl řidič řádné školení (školení řidiči vlastní platné osvědčení)
- musí zajistit řidiči povinnou výbavu
- musí zajistit, aby mělo vozidlo písemné pokyny pro případ nehody
- musí se přesvědčit, že nebezpečné věci lze přepravovat dle daných ustanovení
- zkontrolovat, že předepsané doklady jsou přiloženy k přepravnímu listu
- ověřit, že vozidla jsou bez závad
- ověřit, že byly upevněny bezpečnostní značky
- stanovit bezpečnostního poradce

Myslím si, že by bylo vhodné, aby měl dopravce i další důležité povinnosti. Mohl by také zodpovídat za řidiče i ostatní subjekty, kteří kontrolují věci před naložením, dále za stav vozidla i za možné vady na něm včetně převážených nebezpečných věcí během jejich přepravy a i za konečné předání věcí příjemci. Podle silničního zákona na silnici dopravce zastupuje řidič.

Dopravce, se ale může v taxativně vyjmenovaných případech spolehnout na informace, které mu sdělili ostatní účastníci. Když dopravce zjistí nesplnění požadavků dle zákonných ustanovení, nesmí zásilku přepravit. Pokud je zjištěna závada ohrožující přepravu, musí se zásilka zdržet s ohledem na bezpečnost.

Dopravce má také povinnost podání zprávy při úniku nebezpečné věci, při hrozbě bezprostředního úniku nebezpečných látek, při ohrožení osob, majetku nebo životního prostředí (pokud množství uniklých nebezpečných věcí překročí stanovené limity). Takové události musí prostřednictvím Ministerstva dopravy oznámit Sekretariátu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů za účelem informovanosti ostatních smluvních stran.

4.3.3 Příjemce

Příjemcem je osoba, která je uvedena v přepravní smlouvě a zajišťuje vykládku nebezpečných věcí). Odpovědnost příjemce je minimální.

Povinnosti příjemce:

- nesmí zdržovat převzetí věcí
- po vykládce musí zkontrolovat, že požadavky ADR jsou splněny
- pokud je to třeba musí provést po vyložení nákladu dekontaminaci vozidel či jejich čištění
- z vozidla odstranit označení nebezpečnosti
- musí stanovit osobu bezpečnostního poradce

4.3.4 Řidič

Povinnosti řidiče:

- během přepravy s sebou musí mít průvodní doklady (např. přepravní doklad, písemné pokyny dle ADR apod.), funkční hasicí přístroj a povinnou výbavu vozidla
- musí mít platné osvědčení o školení řidiče ADR a průkaz totožnosti s fotografií
- nesmí přepravovat poškozené obaly
- odpovídá za dodržení předpisů – dozor nad vozidly, přepravy osob, vstupu do vozidla s osvětlovacím zařízením, správné označení vozidla oranžovými tabulkami, použití parkovací brzdy při stání vozidla, provedení činností uvedených v pokynech pro případ mimořádné události, manipulace a uložení kusů ve vozidle, zákazu společné nakládky do vozidla, dodržení předpisu o zákazu otevřeného ohně

Porušením povinností řidiče se může dovolávat ve svůj prospěch řidičův zaměstnavatel a tudíž dopravce.

4.3.5 Bezpečnostní poradce

Každý podnik, který alespoň jednou za kalendářní rok provede odeslání nebo dopravu nebo příjem nebezpečných věcí v „nadlimitním množství“ tzn. Proveďte přepravu plně dle ADR musí mít jmenovanou osobu bezpečnostního poradce ADR. Jejich činnost spočívá v nastavování postupů, které zabraňují rizikům plynoucím z této činnosti pro osoby, věci a životní prostředí.

Povinnosti bezpečnostního poradce

- dohlížet nad dodržováním předpisů pro přepravu nebezpečných věcí
- radit podniku při operacích s přepravou nebezpečných věcí
- vytvořit roční zprávu pro vedení podniku o činnostech podniku týkajících se přeprav nebezpečných věcí
- sledovat postupy pro zařazování nebezpečných věcí k přepravě
- sledovat podnik při pořizování dopravních prostředků
- sledovat postupy kontrol zařízení užívaného při přepravě
- školení zaměstnanců
- sledovat uplatňování vhodných nouzových postupů
- tvorba analýzy vážných nehod a závažných porušení předpisů
- uplatňovat opatření k zamezení opakování nehod
- sledovat dodržování právních předpisů
- ověřovat, že účastníci mají podrobné pracovní postupy a pokyny
- zavádět opatření ke zvýšení informovanosti
- sledovat uplatňování kontrolních postupů

4.3.6 Ostatní účastníci přepravy a jejich povinnosti

4.3.6.1 Nakládce

Nakládce je subjekt, který smí předat nebezpečné věci dopravci jen tehdy, je-li jejich přeprava povolena zákonnými normami. Pokud předává k přepravě balené nebezpečné věci či špinavé vyprázdněné obaly, musí zkontrolovat, zda obal není poškozen. Mezi další povinnosti patří:

- musí splnit požadavky pro nakládku a manipulaci, pokud nakládá nebezpečné věci do dopravního prostředku
- po nakládce nebezpečných věcí do přepravního prostředku musí splnit požadavky na označení nebezpečnosti
- při nakládce kusů musí dodržet zákazy společné nakládky s přihlédnutím k nebezpečným věcem, které má již naloženy ve vozidla a k požadavkům týkajícím se oddělení potravin, krmiv atd.

4.3.6.2 Balič

Balič musí dodržet požadavky týkající se podmínek balení. Dále musí dodržet požadavky týkající se nápisů a bezpečnostních značek na kusech, pokud připravuje kusy pro přepravu.

4.3.6.3 Plnič

Před plněním cisteren musí ověřit, že cisterny jsou v dobrém technickém stavu. Dále musí splnit následující povinnosti:

- smí plnit cisterny pouze nebezpečnými věcmi, které byly pro přepravu schváleny
- musí ověřit, zda nepropadlo datum příští zkoušky vozidla
- při plnění cisterny musí splnit požadavky týkající se nebezpečných věcí v dalších komorách cisterny
- musí zajistit, aby žádné nebezpečné zbytky naplněné látky nezůstávaly na vnějším povrchu cisterny
- při přípravě nebezpečných věcí k přepravě musí zajistit, aby výstražné oranžové tabulky a bezpečnostní značky byly připevněny na vozidla v souladu s příslušnými požadavky

4.4.6.4 Provozovatel cisterny

Mezi povinnosti provozovatele cisterny patří:

- musí zajistit dodržení požadavků pro konstrukci, zkoušky a označování
- musí zajistit, aby údržba cisteren byla prováděna tak, aby bylo zajištěno, že cisterna splňuje požadavky zákonných ustanovení do její příští prohlídky

- musí zajistit provedení mimořádné kontroly v případě, že může být bezpečnost nádrže snížena, například opravou nebo nehodou

(CEMPÍREK Václav, KAMPF Rudolf, 20004)

4.4 Školení

4.4.1 Řidiči

Školení řidičů provádí oprávněná společnost poskytující akreditované školení dle ADR. Školení trvá tři dny. Zpravidla od pátku do neděle. Školení stojí cca 7 500,- Kč včetně DPH a závěrečné testy je nutné zvládnout s úspěšností na 80%. Po úspěšném zvládnutí závěrečných testů získá osoba osvědčení o školení řidiče – průkaz ADR. Toto osvědčení má platnost 5 let a je nutné jej v posledním pátém roce obnovit obnovovacím školením řidiče.

4.4.2 Osoby podílející se na přepravě (školení dle 1.3 ADR)

Školení musí mít i osoby, které se jen podílí na přepravě nebezpečných věcí. Toto školení je méně obtížnější než u řidičů a není zakončeno zkouškou.

4.4.3 Bezpečnostní poradci

Školení bezpečnostních poradců je nejobtížnější oproti předchozím. Trvá přibližně jeden týden a stojí 10 000,- Kč. Po školení se uchazeč musí přihlásit ke zkoušce pod dohledem Ministerstva dopravy. Jedná se o zkoušku o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí po silnici. Zkouška se skládá z písemné části (testy s minimem 90% správných odpovědí) a dále z případové studie. Po úspěšném zvládnutí vystavuje osvědčení o odborném školení. Od roku 2002 je novelizací zákona č.111/1994 Sb. stanoveno, že každá společnost, která alespoň jednou za kalendářní rok provede přepravu plně dle ADR, musí mít jmenovanou osobu bezpečnostního poradce ADR. Tato osoba může být zaměstnancem podniku, nebo externí osoba, která službu bezpečnostního poradce ADR smluvně zajišťuje.

Všechny subjekty, které přijdou do styku s nebezpečnými věcmi musí mít školení i dle Zákoníku práce. V České republice jsou výše uvedená školení povinnou záležitostí a jsou obtížná oproti třeba Německu, kde jsou školení jednodušší.

4.5 Průvodní doklady

Pro jakýkoliv druh přepravy nebezpečných věcí (vyjma přeprav kusů balených jako omezené nebo vyňaté množství) musí být zajištěny průvodní doklady. Ty musí být v každém vozidle přepravujícím nebezpečné věci. Průvodní dokumenty dle ADR informují o nákladu, o pokynech v případě nehody, o kvalifikaci osádky vozidla, o splnění požadavků na technickou způsobilost vozidla, o případných dalších požadavcích ADR.

- Základním průvodním dokumentem vztahujícím se k nákladu je přepravní doklad. Přepravním dokladem může být nákladní list, dodací list, list CMR tzv. „camrák“. Tento dokument musí obsahovat popis nebezpečné věci (UN číslo, oficiální pojmenování, číslo vzoru bezpečnostní značky, obalovou skupinu, kód omezení průjezdu tunelem), počet a popis kusů, celkové množství každé položky, jméno a adresa odesílatele a jméno a adresa příjemce. (viz. Příloha č. 1)
- Pro případ nehody či mimořádné události musí dopravce řidiči předat písemné pokyny dle ADR. Tyto písemné pokyny (jsou jednotné pro všechna UN čísla a jsou platné minimálně 2 roky) řidiči uloží do vozidla na zřetelně viditelné místo. (viz. Příloha č. 2)
- Mezi průvodní dokumenty vztahující se k řidiči patří průkaz totožnosti s fotografií a osvědčení o školení řidiče nebo-li průkaz ADR. (viz. Příloha č. 3)
- Pokud se nebezpečné věci převáží v cisternách nebo se přepravují výbušné látky a předměty je předepsáno osvědčení o schválení vozidel pro přepravu některých nebezpečných věcí. Tento doklad je platný pouze 1 rok. (viz. Příloha č. 4)

4.6 Problémy v praxi

4.6.1 Odpovědnost odesílatele

Odesílatel si objedná přepravu nebezpečných věcí od externího dopravce. Odesílatel má vždy povinnost provést vizuální kontrolu vozidla a řidiče, zda-li splňují příslušné předpisy, například zda je řidič vyškolený (má platné osvědčení), zda je vozidlo označené, vybavené, popřípadě schválené. Pokud shledá jakoukoliv nesrovnalost, nesmí vozidlo naložit. Odesílatel musí řidiči předat přepravní doklady. Za jejich obsah ručí odesílatel. Řidič odpovídá za jejich převzetí. Tady nastává často problém. Řidič převezme přepravní doklady, které neobsahují kompletní zápisy (například chybí přesný popis přepravované věci). Na silnici pak kontrolní orgány řidiče kontrolují a pokud zjistí nedostatečné zpracování přepravních dokladů, mají tendenci postihnout řidiče. Řidič tak zaplatí blokovou pokutu. Pokud však řidič dbá na rady bezpečnostního poradce, vše předá do správního řízení, kde je pochybení za zpracování přepravních dokladů řešeno s odesílatelem. Zde navrhuji uložit úplnou odpovědnost za správnost, pravdivost a úplnost přepravních dokumentů na odesílatele a to až do té doby než budou předány příjemci.

Jiná ale dramatičtější situace nastává v případě, kdy společnost (odesílatel) potřebuje odvézt nebezpečný odpad. Zajistí si na odvoz odpadu dopravce – odpadářskou společnost (například Kaiser service s.r.o). Odpadářská společnost zpravidla pro společnost zajišťuje veškeré odpadářské hospodářství včetně ADR. To v praxi znamená, že odpadářská společnost k odesílateli přiveze obaly (zpravidla sudy nebo 1000 litrové IBC kontejnery, do kterých odpad, který je nebezpečný i dle ADR, vkládají). Občas nastává situace, že obaly jsou špatně označené nebo dokonce neschválené. Dále jsou zpracovány přepravní doklady, které připomínají, ale neodpovídají požadavkům ADR (jedná se například o nekompletní oficiální pojmenování, nesprávně umístěné slovo odpad, chybějící technický popis věci, atd). Tady však vzniká problém. Za zabalení a označení je odpovědný odesílatel, za zpracování přepravních dokladů také. V případě, kdy odpadářská společnost tuto službu provede špatně, správní řízení je pak vedeno s odesílatelem, i když ten sám o sobě toto nezpracovává. V tomto případě plně souhlasím s odpovědností odesílatele za správnost přepravních dokumentů i za balení. Neměl by však balit nebezpečné zboží do špatných obalů (např. neoznačených). Takže v tomto případě, kdy jsou obaly

doručené odpadářskou společností odesílateli, navrhuji tak uložit odpovědnost za správné označení obalů právě odpadářské společnosti. S touto odpadářskou společností by pak bylo vedeno případné správní řízení.

4.6.2 Odpovědnost řidiče

Další otázkou je, co má dělat řidič, když zjistí, že přepravní doklady nebo označení či schválení kusů neodpovídá? Měl by odmítnout kusy přepravit, ale to zpravidla znamená, že ztrácí práci. Rozhodnutí je pouze na dobrém uvážení a etice řidiče. Pokud nedojde k nějaké mimořádné události (například k nehodě nebo k silniční kontrole) často se v praxi nedostatky či chyby neodhalí. Zde lze navrhnout zvýšení silničních kontrol kontrolními orgány.

Aktuálním problémem také je, že odesílatel odmítá naložit náklad do dopravní jednotky. Důvodem může být nevhodné uchycení oranžových tabulek na dopravní jednotce. Řidič přijede s dopravní jednotkou, která je označena magnetickou oranžovou tabulkou pro přepravu nebezpečných věcí. Protože se odesílatel domnívá, že magnetická tabulka nezaručuje trvanlivé označení dopravní jednotky, odmítá tak náklad naložit. Kdo však v takové situaci posoudí, zda-li magnet na vozidle drží nebo nedrží, jestli odolá přímému působení ohně po dobu 15 minut, apod. Dohoda ADR uvádí jak a kde má být dopravní jednotka označena. Také udává jak musí označení vozidla přepravující nebezpečné zboží vypadat. Dohoda ADR též obsahuje informace o tom, že označení musí vydržet 15 minut působení přímého ohně. Neuvádí se v ní však, jaké musí být upevnění daného označení. Proto navrhuji do Dohody ADR doplnit přesnou definici toho, jakým způsobem může být provedeno upevnění na dopravní jednotce.

4.6.3 Přepravy odpadů z nemocnic

Přepravy odpadů z nemocnic jsou také současným problémem. Odvoz odpadů je často prováděn s respektováním zákona o odpadech (zákon č. 185/2001 Sb.), ale s nulovým nebo částečným plněním dle ADR. Může dojít k situaci, kde není jasné kdo je odesílatelem odpadu. Někdy je odesílatelem původce, někdy dopravce. Dohoda ADR uvádí, že odesílatelem z hlediska ADR je podnik, který odesílá nebezpečné věci pro sebe nebo pro třetí stranu. Pokud je přeprava prováděna na základě přepravní smlouvy, odesílatelem je odesílatel uvedený v této smlouvě. Zákon o odpadech však uvádí, že původce je oprávněná osoba, která nakládá s nebezpečným odpadem. Je

povinná zajistit, aby nebezpečné odpady byly označeny. Zákon o odpadech jednoznačně neříká, že původce se má postarat o balení dle požadavků ADR. Pak by odesílatelem mohla být i oprávněná osoba (dopravce) se zařízením k odstraňování odpadů. V případě, že zařízení je určeno nejen k dopravě, ale i odstraňování, pak by se mohlo jednat o službu zahrnující i proces odesílání včetně uložení odpadu do ADR obalů. Tento dopravce by pak mohl být odesílatelem dle ADR. Balení je v nemocnicích prováděno do plastových pytlů bez kódu obalu tedy bez certifikátu ADR, i když například únik krve během celého dopravního procesu je běžnou záležitostí. Označování obalů tedy spíše spadá pod odpadářskou problematiku než problematiku ADR. Přepravní doklad (nákladní list, dodací list) vyžadovaný Dohodou ADR má na zápis jiné požadavky než evidenční list pro přepravu odpadů. Často však bývá zaměňován. Kontrolní orgány jsou ale schopny za záměnu uložit pokutu až ve výši 5000,- Kč. Pokud je nemocnice odesílatelem ve smyslu ADR (je uvedena na přepravním dokladu ADR), pak není často prováděna vizuální kontrola, zda vozidlo plní ustanovení ADR (vhodnost pro přepravu). Pokud není zaručena bezpečnost pro okolí během přepravy, odesílatel se opět vystavuje finančním postihům. Odesílateli nebezpečných odpadů legislativa jeho povinnosti nijak neulehčuje. Kombinace předpisů (zákon o odpadech, Dohoda ADR) nedává řešení přepravních situací. Příslušné orgány by se tak měly zabývat jejich splnitelností. Pokud nemocnice chce řešit požadavky předpisů, naráží na současný zaběhnutý stav, který jej nutí, aby z požadavků slevil, jinak mu nikdo nic neodveze. Tyto problémy týkající se ADR a přepravy odpadů z nemocnic je nezbytné řešit v nějaké novelizované legislativě. Přesně definovat činnosti a odpovědnosti jednotlivých účastníků celého přepravního procesu. Stanovit kdo, kdy a za co odpovídá a především na základě jakého právního předpisu.

(www.nebezpecnynaklad.cz/inc/clanky/zdravotnictvi.pdf)

4.6.4 Přepravy kosmetických výrobků

Problémy také vznikají při přepravě kosmetických výrobků. Kosmetické společnosti mohou z pohledu ADR vystupovat v roli odesílatele, příjemce a dopravce. V každé fázi musí společnost splnit podmínky a povinnosti předepsané Dohodou ADR. V pozici příjemce vystupují společnosti jako příjemci hořlavých kapalin. Příjemce je povinen postupovat podle bodů v Dohodě ADR, například zákaz kouření, kontrola dokladů řidiče a dokladů doprovázejících zboží. Kosmetické společnosti mohou působit v pozici dopravce. Dopravu si většinou nezajišťují sami. Najímají si externí dopravce -

specialisty, jdou tak často cestou nejmenšího odporu. Většina výrobků je málo nebezpečná. Je možné využít režim, který nepodléhá předpisům ADR. Poslední role je pozice odesílatele. Dohoda ADR uvádí, co musí odesílatel splnit (balení, zatřídění a označení). Tato činnost je kamenem úrazu. Odesílatel neprověřuje, zda je zboží nebezpečné a balí jej podle svého uvážení. Dohoda ADR ale předepisuje, jak má být zboží baleno. Zde by se měl odesílatel řídit Dohodou ADR. Pokud si není jistý svým postupem a jednáním, měl by kontaktovat bezpečnostního poradce, který mu pomůže s řešením situace.

(http://www.dekrautomobil.cz/akademie/clanky/2011_zari/nebezpecna_preprava_kosmetickych_vyrobku.pdf)

4.7 Kontroly ADR

Silniční kontroly provádějí pracovníci policie České Republiky, celní správa České Republiky a pracovníci krajských úřadů. Při těchto prohlídkách se postupuje dle Vyhlášky č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě. Kontrolní postup je sjednocen v rámci členských zemí Evropské Unie a to ve smyslu Směrnice Rady 95/50 o jednotných postupech kontroly při přepravě nebezpečných věcí po silnici. Ve všech státech Evropské Unie se vyplňuje jednotný protokol o kontrole tzv. kontrolní seznam. Kontrola odborného státního dozoru se může provádět i v provozovnách dopravců a i v místech kde probíhá nakládka nebo vykládka věcí nebezpečné povahy.

Společně s výše uvedenými orgány kontrolují přepravu nebezpečných věcí také tzv. Mobilní expertní jednotky (MEJ). Mobilní expertní jednotky postupují podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, dle vyhlášky 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě a dle směrnice 95/50/ES o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí. Pracovníci těchto jednotek jsou speciálně vyškolení ve všech oblastech související s přepravou nebezpečných věcí. Vždy alespoň jeden pracovník jednotky má Osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí (toto osvědčení si musí každých 5 let obnovovat). Tito pracovníci kladou při kontrolách vozidel důraz na soulad přepravy se závaznými právními předpisy. Při přepravě nebezpečných věcí vždy vzniká

nebezpečí osob, majetku i životního prostředí. Proto je nutné nebezpečné věci přepravovat bezpečným způsobem. Existují dopravci i další účastníci podílející se na přepravě nebezpečných věcí, kteří rizika spojená s přepravou nebezpečných věcí neberou na lehkou váhu, ale stále více se při kontrolách lze setkat s opakem. Dodržování Dohody ADR v praxi je přímo úměrné množství kontrol. Na základě sdělených informací společností M KONZULT s.r.o se dá říci, že podíl přeprav přesně dle požadavků Dohody ADR je v České republice vyšší než například na Slovensku, ale menší než v Německu.

Ze statistik Centra služeb pro silniční dopravu vyplývá, že z celkového počtu vozidel kontrolovaných na dodržování ADR je zjištěna závada v 9 – 14% případů, to je poměrně vysoký podíl. Nedodržení předpisů ADR je rozděleno do třech skupin rizik:

- **Skupina III** představuje nízké riziko poranění osoby nebo poškození životního prostředí. Řidiči je povoleno pokračovat v jízdě a dokončit přepravu. Jedná se například o nedostatky v přepravní dokumentaci nebo třeba poškození velké bezpečnostní značky na vozidle.
- **Skupina II** představuje riziko poranění osoby nebo poškození životního prostředí. Musí se tedy provést opatření již na místě kontroly, nejpozději po dokončení přepravy. Zde se jedná třeba o neúplnost povinné výbavy nebo o nefunkční hasicí přístroj, o neexistenci žádných písemných pokynů v souladu s ADR
- **Skupina I** je nejnebezpečnější skupinou. Je zde vysoké riziko úmrtí nebo závažné poranění osoby nebo významné poškození životního prostředí. Vozidlo se okamžitě musí odstavit a dostane zákaz další jízdy. Jedná se především o úniky nebezpečných látek nebo i o jízdy bez řádně zajištěného nákladu.

A jaké postihy hrozí v případě nedodržení podmínek pro dopravu nebezpečných věcí? Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy České Republiky uloží pokutu až do výše 1.000.000,- Kč dopravci nebo odesílateli. Řidiči lze pak uložit pokutu až do výše 10.000,- Kč. V některých případech hrozí i zákaz činnosti od šesti měsíců

do jednoho roku. Rizika dopravy nebezpečných věcí jsou všeobecně známá a je potřeba jim předcházet.

4.8 Nehodovost při přepravě nebezpečných věcí

Pokud je nezbytné přepravit nebezpečné věci, trasa je v kompetenci pouze dopravce. Dopravce by při stanovení trasy jízdy měl zjistit, zda se na jeho plánované trase nevyskytují značky zákazu vjezdu pro vozidla s nebezpečnými věcmi. Už jen na dálnici D1 tyto značky lze spatřit několikrát. Bezpečnost přepravy nebezpečných věcí ovlivňuje nejen typ dopravního prostředku, míra znalostních požadavků na řidiče, ale právě i výběr trasy jízdy. Důležitá je také přístupnost úseků dopravní sítě pro vozidla přepravující nebezpečné věci. Toto je vyřešeno předpisy či dopravním značením. Podstatná je také psychologie jednání řidičů při řízení. Řidiči by se měli zamyslet nad tím, že odpovídají za nebezpečný náklad a měly by tak upravit například styl a rychlost jízdy.

Tabulka č. 1 - Nehodovost při přepravě nebezpečného zboží podle Dohody ADR

Dopravní nehody při přepravě nebezpečných látek				
Rok	pevné	kapalné	plynné	celkem
2002	91	139	25	255
2003	84	118	16	218
2004	13	146	17	176
2005	31	163	15	209
2006	12	149	25	186
2007	17	131	24	172
2008	25	124	17	166
2009	5	72	14	91

Zdroj: <http://www.policie.cz/clanek/silnicni-preprava-nebezpecnych-veci.aspx>

Tabulka zaznamenává nehodovost při přepravě nebezpečného zboží podle Dohody ADR. V tabulce je sledovaným obdobím rok 2002 – 2009. Analyzovány byly dopravní nehody, ke kterým došlo při přepravě nebezpečných látek a to buď v pevném, kapalném nebo plynném skupenství. Červená hodnota pak značí celkový počet nehod vždy za uvedený rok. Z tabulky lze tedy říci, že k největší nehodovosti dochází při přepravě nebezpečných věcí v kapalném skupenství. Avšak počet celkových nehod od roku 2002 pomalu klesá.

Tabulka č. 2 – Únik nebezpečných látek v důsledku nehod

Při nehodě došlo k úniku nebezpečných látek				
Rok	pevné	kapalné	plynné	celkem
2002	1	82	6	89
2003	3	7	0	10
2004	1	10	0	11
2005	3	15	2	20
2006	0	5	0	5
2007	1	9	0	10
2008	0	5	1	6
2009	1	5	1	7

Zdroj: <http://www.policie.cz/clanek/silnicni-preprava-nebezpecnych-veci.aspx>

Tabulka zobrazuje únik nebezpečných látek v důsledku nehod. V tabulce je sledovaným obdobím opět rok 2002 – 2009. Analyzovány byly dopravní nehody, při kterých došlo k únikům nebezpečných látek. při přepravě nebezpečných látek a to buď v pevném, kapalném nebo plynném skupenství. Podle tabulky lze říci, že nejvíce úniků nebezpečných látek je u látek v kapalném skupenství. V roce 2009 oproti roku 2002 však rapidně nebezpečných úniků ubylo.

Jak k těmto nehodám dochází? Znají dobře všechny subjekty předpisy a své povinnosti? Doprava nebezpečných věcí je citlivou záležitostí a občas může dojít k banálním chybám, ke kterým by vůbec dojít nemuselo, ale k následkům, které mohou stát zdraví jak osob, zvířat či životního prostředí. Největším rizikem při přepravě nebezpečných věcí jsou právě dopravní nehody, při kterých dojde k úniku nebezpečných látek. Proto je velmi důležité vytvořit vhodné dopravní podmínky pro tuto přepravu.

Nehody lze rozdělit do dvou skupin. První skupinu tvoří dopravní nehody, které jsou způsobeny dopravní jednotkou nebo jejím řidičem. Takové nehody se vyskytují méně ve srovnání se všemi dopravními nehodami. Tyto dopravní nehody jsou způsobeny zejména:

- nezkušenými nebo nezodpovědnými řidiči (zaměstnavatel by měl vyžadovat výpisy z evidenční karty řidiče, často tam řidiči již mají záznamy)
- nekvalitní školení na ADR
- únava řidičů (nedodržují často bezpečnostní přestávky, častým důvodem je opět strach ze ztráty zaměstnání)
- nedodržování bezpečnostních předpisů (např. zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích)
- špatný technický stav vozidla

Druhou skupinu tvoří dopravní nehody, které nejsou zaviněny ani dopravní jednotkou ani jejím řidičem. Jsou to nehody, které jsou způsobeny řidiči ostatních vozidel. V tomto případě se jedná o porušení Zákona o provozu na pozemních komunikacích. Ke snižování těchto nehod by měli být účastníci dopravního procesu více ohleduplní a neporušovat tak Zákon o provozu na pozemních komunikacích a měli by dodržovat:

- vzdálenost větší než obvykle
- odstup při předjíždění
- neohrožovat ani neomezovat řidiče vozidel ADR
- v případě nehody ihned informovat o přepravované nebezpečné věci
Integrovaný záchranný systém

(pernerscontacts.upce.cz/23_2011/Brozova.pdf)

Myslím, že pro snížení rizik nehodovosti by bylo vhodné dodržovat především doby jízdy a odpočinku. Následně pak zvýšit činnost kontrolních orgánů při namátkových kontrolách. Dále v této souvislosti i vylepšit odstavná parkoviště, kde by bylo doplněno vybavení pro trávení odpočinku. Samozřejmě pro ty, kteří nebudou dodržovat Zákon o provozu na pozemních komunikacích, stanovit vyšší sankce. A v neposlední řadě zavést větší důraz autoškol na prevenci bezpečné jízdy.

Co se týče omezení, která přepravu nebezpečného zboží podle Dohody ADR provází, lze uvést například zákazovou značku B19, která znamená zákaz vjezdu vozidel přepravujících náklad, který může způsobit znečištění vody. Když už vozidlo převážející nebezpečné zboží může jet po dálnici, uvidí řidič značku B19 (například u nádrže Želivka na D1). Musí změnit svou původně přímou trasu na dlouhou, úzkou, klikatou cestu v ne příliš dobrém technickém stavu. Zde se nabízí otázka, v jakém případě je menší pravděpodobnost dopravní nehody a úniku nebezpečných látek. V tomto případě bych doporučila důkladnou opravu objízdných úseků, aby nedocházelo ke zbytečnému ohrožení. Další možností je vozidla přepravující náklad ohrožující vodní zdroje seskupit například po deseti vozech na sběrném parkovišti před zákazovou značkou B19 a pak společně pod dohledem Policie ČR jako kolona ohraničená majáky projet oblastí sníženou rychlostí např. 60km/h. Tento dohled bych nezaplatňovala, aby to nezatěžovalo dopravce.

Stejným způsobem by se mohlo postupovat i v případě zákazové značky B18, která znamená zákaz vjezdu vozidel přepravujících nebezpečné věci do tunelu. Tato zákazová značka je přímo směřovaná na ADR a je jí označeno v České republice přibližně 20 tunelů. Týká se přeprav plně dle ADR (vozidla označená oranžovou tabulkou), nikoliv podlimitních přeprav a přeprav kusů balených jako omezené nebo vyňaté množství.

Dle mého názoru má na nehody jistě vliv také stav dopravní infrastruktury a jistá omezení provázející právě přepravu nebezpečných věcí podle Dohody ADR. Česká republika nemá zrovna nejlepší vyhlídky na opravy, přestavby či na novou výstavbu dálničních koridorů.

Závěr

Proces dopravy patří k nejčastějším, ale také k nejrizikovějším operacím, které jsou prováděny s nebezpečnými věcmi od ukončení procesu výroby až po jejich využití u konečného spotřebitele. Vzhledem k množství a sortimentu nebezpečných věcí a také četnosti dopravy přepravovaných nebezpečných věcí je riziko havárie v důsledku kolize nebo poruchy dopravní jednotky velmi vysoké. Zejména silniční doprava je s vysokou pravděpodobností zdrojem potenciálního ohrožení s nezanedbatelným rizikem katastrofických následků. Přepravu nebezpečných věcí upravují mezinárodní předpisy pro jednotlivé druhy dopravy. Účastníci jsou povinni se řídit těmito zákonnými normami, je však velmi obtížné se orientovat v záplavě zákonů a nařízení, které se v krátkých časových intervalech neustále obměňují.

V teoretické části práce byl charakterizován dopravní sektor a jednotlivé druhy dopravy – silniční, železniční, letecká, vodní a ostatní. Následně byl kladen důraz na vnitrostátní právní úpravu smluvních typů v oblasti přepravy a také úpravu mezinárodní, která je obsažena v mezinárodních smlouvách. Jednalo se o tyto smluvní typy: smlouva o přepravě věci, smlouva o přepravě nákladu, smlouva o přepravě osob, smlouva o nájmu dopravního prostředku a smlouva o provozu dopravního prostředku. Mezinárodní smlouvy pak byly zmíněny následující: Dohoda ATP, Carnet TIR, Úmluva CMR, Dohoda AETR a Dohoda ADR.

V praktické části byl kladen důraz právě na samotnou Dohodu ADR. Nejdůležitější cestou k zamezení rizik spojených s přepravou nebezpečných věcí je dodržování podmínek pro činnost účastníků dopravního procesu (odesílatelů, dopravců, příjemců i dalších zúčastněných subjektů). Dohoda ADR obsahuje jen základní ustanovení. Věcné podmínky pro mezinárodní přepravu jsou ve dvou rozsáhlých přílohách. Příloha A – Ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech zařazuje látky a předměty dle vlastností do tříd a stanoví podmínky pro jejich balení, značení kusů a vyplnění průvodních dokladů. Příloha B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě upravuje provozní a přepravní podmínky, technické požadavky na vozidla řazená do jednotlivých tříd. Také se zabývá vybavením, označením či parkováním vozidel. Dohoda ADR se mění každé dva roky a to vždy v rok lichý (2009, 2011, 2013,...). Zpravidla však ještě půl roku po vydání nové verze platí vydání předchozí.

Po přepracování obou příloh Dohody ADR dosáhla toho, že obě přílohy jsou stručnější, přehlednější a lehce použitelné jak pro dopravce, tak pro přepravce a výrobce silničních vozidel. Jsou zpracovány do přehledných tabulek. Lze konstatovat, že Dohoda ADR je efektivním předpisem pro všechny subjekty účastnící se celého přepravního procesu nebezpečných věcí. V České republice se Dohoda ADR relativně dodržuje oproti Slovenské republice, kde Institut bezpečnosti práce na přepravu nebezpečných věcí vůbec nedohlží. Policie sice smí vozidlo vezoucí nebezpečné zboží zastavit, ale nemůže jej na ADR zkontrolovat. Co se týká dodržování předpisů v dané oblasti, vývoj v České republice došel už do stádia, kdy nedostatky jsou spíše selháním lidského faktoru. Možné riziko lze spatřit v tom, že předpisy nemohou jít do detailu, neobsahují historii přeprav, položek včetně popisu příčin selhání a následných havárií. Tyto znalosti vznikají bohužel poučením se z chyb. Příkladem může být případ, kdy došlo k požáru kamionu při nakládce PVC krytin. Podlahové krytiny sice nebyly specifikovány jako nebezpečný náklad, ale následky požáru byly katastrofální. Požár přiotrávil pracovníky skladu a sklad vyřadil na delší dobu z provozu. Poučením zde plyne provádět nakládku tak, aby při případném požáru nebyl ohrožen ani sklad ani osoby v něm. Proto je nutné podotknout, že pouze bezchybná součinnost všech subjektů zapojených v přepravním procesu vede k jeho úspěšné realizaci.

Dopravní síť České republiky však vykazuje spoustu závažných nedostatků a závad, které plynou z nedostatku financí na dopravní infrastrukturu. Nedostatky se pak nepříznivě projevují ve zvýšených provozních nákladech dopravy a ve zvýšené nehodovosti či třeba ve zvýšených dopadech na životní prostředí. Za kritickou lze podle Ministerstva dopravy České republiky označit situaci ve stavu silničních mostů, kde je skoro 2 500 mostů v nevyhovujícím stavu pro svůj špatný technický stav, nedostatečnou zatížitelnost nebo prostorové uspořádání. Neuspokojivý technický stav silnic, dálnic i mostů nepříznivě ovlivňuje plynulost a bezpečnost silničního provozu a především pak přepravy nebezpečných věcí. V neposlední řadě má i přímý vliv na životní prostředí. Co se týče nápravy zjištěných nedostatků a vylepšení stavu je doporučena nová výstavba, modernizace, opravy a jejich pravidelná údržba. Hlavním zdrojem financování těchto činností je Státní fond dopravní infrastruktury zřízený zákonem č. 104/2000 Sb. Dalšími zdroji jsou pak dotace státního rozpočtu, úvěry, fondy Evropské unie, dotace z územních rozpočtů krajů a obcí, vlastní či ostatní zdroje. Kritický stav dopravní infrastruktury má za následek nehodovost. Není to však jediný důvod nehodovosti. Dalším důvodem může být špatný stav dopravní jednotky nebo zavinění řidiče. Proto

navrhuji, aby každý zaměstnavatel vyžadoval od nového řidiče výpis z evidenční karty, zda už řidič nemá nějaký záznam. Navrhuji také zajistit kvalitní školení na ADR a zvýšit namátkové kontroly kontrolních orgánů. Tyto kontroly by zjišťovaly, zda se dodržují například přestávky v jízdě a v jaké míře. Dále pak navrhuji zvýšit finanční postihy pro nezodpovědné a bezohledné řidiče, kteří nedodržují Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Jejich odpovědnost při přepravě nebezpečných věcí je totiž daleko větší než u řidičů převážejících běžný náklad. Následky zde totiž mohou být daleko dramatičtější. Proto také navrhuji, aby se již v autoškolách kladl důraz na bezpečnou jízdu. Tyto výše uvedené návrhy by měly předcházet zvýšené nehodovosti. Na základě analýzy nehodovosti a úniků nebezpečných látek při přepravě nebezpečného zboží bylo zjištěno, že tato nehodovost od roku 2002 viditelně klesá.

Velkou otázkou je odpovědnost jednotlivých subjektů přepravního procesu nebezpečných věcí. Kdo, kdy a za co odpovídá. Všeobecně lze říci, že velká odpovědnost leží na dopravci. V praxi to funguje tak, že i když dopravce nedostane průvodní dokumenty musí nebezpečné zboží odvézt. Je to velký tlak na dopravce z hlediska udržení práce. Existuje přísloví „ nepojedeš dnes nepojedeš zítra“. Samozřejmě dopravcům, kteří vozí nebezpečné zboží podle Dohody ADR se tento provoz relativně finančně prodraží (finance na školení, vybavení, bezpečnostního poradce, označení,...). Docela velké množství dopravců, i když převáží nebezpečné věci, nemá označená vozidla pro tuto přepravu. Pokud se něco nestane, nepřijde se na to. Dopravci v tomto případě ušetří. Proto bych zde doporučila zvýšit kontroly Mobilních expertních jednotek.

Problém byl odhalen také u vztahu odesílatel a řidič. Odesílatel předává řidiči přepravní dokumenty, za které během přepravy odpovídá řidič. Ty jsou však často neúplné. Na silnici pak kontrolní orgány vyžadují blokovou pokutu po řidiči. Lze se však dovolávat u správního řízení, kdy se pak jedná s odesílatelem. Navrhuji tedy, aby se předešlo takovému konfliktu a uložit tak úplnou odpovědnost za přepravní dokumenty odesílateli a to až do doby, kdy budou předány příjemci. Doposud byla tato odpovědnost na řidiči.

Navrhuji také, že v případě, kdy si společnost doveze obaly k odesílateli, který má povinnost nebezpečné věci zabalit, uložit odpovědnost za označení těchto obalů společnosti, která obaly dodala. Dosud měl odesílatel odpovědnost jak za označení, zabalení i za vyplnění přepravních dokumentů.

Doporučuji také právní úpravu, která bude obsahovat přesnou definici toho, jak mají být upevněny oranžové tabulky pro přepravu nebezpečných věcí na dopravní jednotce. Dohoda ADR nyní obsahuje jak a kde má být dopravní jednotka označena i jak má označení vypadat. Obsahuje také informaci, že tabulka musí odolat 15 minut působení přímého ohně. Neobsahuje však přesný způsob upevnění (například že se může jednat o magnetickou tabulku).

Další problém byl zjištěn u přepravy odpadů z nemocnic. Přeprava je často prováděna na základě Zákona o odpadech ne však pod záštitou ADR, i když se jedná o nebezpečné často i toxické věci. Z toho plyne, že nastává rozdílný pohled subjektů na to, kdo je vlastně odesílatel. U této problematiky navrhuji stanovit přesnou definici kdo je odesílatel (dle mého názoru nemocnice) a jaké povinnosti mu z toho vznikají. Aby nedocházelo k mylným situacím, doporučuji řídit se plně dle ADR.

V neposlední řadě nastává problém při přepravě kosmetických výrobků. Kosmetická společnost může plnit role všech subjektů přepravního procesu – odesílatele, dopravce i příjemce. Vždy však musí splnit dané povinnosti. Nejproblematictější je role odesílatele. Zde se často nezjišťuje, zda je zboží nebezpečné a balí se pouze na základě uvážení. V této situaci navrhuji obrátit se na bezpečnostního poradce, který pomůže s řešením vzniklé situace.

Summary

The aim of this thesis was analysis regulation of contracts of carriage of persons and things under the Civil and Commercial Code. Then focus on the problems with transport and propose solutions to identified problems, including any appropriate changes to the legislation respecting the legitimate interests of the parties.

In road transport is still increasing variety of problems, many of which are of major importance not only for further development of the whole world economy, but also for the very existence of the whole people. With regard to some issues I need to mention poor infrastructure in which accidents increase and deepen the impact of road transport on the environment. As a result, All sorts of efforts to grow its improvement and thus the cost of the expansion and maintenance. Even the transportation charge is often the most popular element in its consequences and causes uncontrolled expansion of road transport with all its negative consequences.

In the theoretical part of this work was characterized by the transport sector and mode of transport - road, rail, air, water and others. Subsequently, the emphasis was on national regulation of types of contracts in the transport and international adjustment, which is contained in international treaties. It was for these types of contracts: a contract of carriage, contract of carriage of cargo, passenger transport contract, lease contract and the contract vehicle to vehicle traffic. International treaties were then discussed the following: Agreement ATP, Carnet TIR Convention CMR, AETR Agreement and ADR.

In the practical part of thesis research was carried out of relationships in road freight transport in the transport of dangerous goods according to ADR. This agreement aims to establish common procedures and dramatically reduce the risks that arise in the transport of dangerous goods. Its introduction and understanding of the course so it can increase safety and improve environmental impacts. This issue is very extensive and important.

In 1957 in Geneva concluded the European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods, or ADR. Czechoslovakia became a member in 1987. ADR unites the member countries the conditions for classification of dangerous goods classes. It unites the requirements for packaging and labeling, the training of drivers, the technical

conditions of vehicles mandatory equipment and accompanying documents. ADR has two annexes. The provisions of Appendix A is about dangerous substances and articles and provisions of Appendix B is a means of transport and shipping.

The ADR, we can conclude that a large responsibility rests on the carrier. In Paxi this works is that even if the carrier does not receive the accompanying documents must take dangerous goods. It is a great pressure on the carrier in terms of job retention. There is a saying "not coming today, not coming tomorrow." Of course carriers that carry dangerous goods according to ADR, this operation is relatively expensive (funds for training, equipment, the safety consultant, labeling, ...). Carriers often during the transport of dangerous goods are not marked vehicle. If something happens, does not come into it. Carriers will save. Therefore, I would recommend to increase the control of mobile jendotek expert.

In the Czech Republic is relatively ADR compliance against the Slovak Republic, Institute of Occupational Safety where the transport of dangerous goods not supervise. Police allowed the vehicle carrying dangerous goods to stop, but it can not check to ADR.

Seznam pramenů a literatury

1. **BEJČEK, J. ; ELIÁŠ, K. ; RABAN, P.:** *Kurs obchodního práva. Obchodní závazky.* 4.vyd. Praha: C.H. Beck, 2007. s. 104
2. **BROŽOVÁ, P.:** *Analýza právních předpisů týkající se přepravy nebezpečných věcí v silniční dopravě.* Perners contact: 2007, č. 5, s. 1-10
3. **CEMPÍREK, V.; KAMPF, R.:** *Nebezpečné věci v logistických systémech.* Institut Jana Pernera: 2004, ISBN 80-86530-22-1 s. 14
4. **ČERNÝ, A. ; FOJTÍK, L.:** *Odpovědnostní vztahy v režimu Úmluvy CMR.* Právní fórum. 2009, roč. 6, č. 4, s. 141-144.
5. **DAMOHORSKÝ, M.:** *Právo životního prostředí.* Praha: C.H. Beck, 2007. s. 408, s. 412, s. 483, s. 492
6. **KUČERA, Z.:** *Mezinárodní právo soukromé.* 6. vyd. Brno: Doplněk, 2004, s. 211
7. **KYNCL, J.:** *Mezinárodní doprava I.* Katedra technologie a řízení dopravy na dopravní fakultě Jana Pernera. Pardubice: 2004. s. 58 – 59
8. **NAŘÍZENÍ VLÁDY Č. 1/2000 Sb.,** *o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu,* ve znění nařízení vlády č. 295/2000 Sb.
9. **MILETÍN, J.:** *Dohoda ADR:* Praha: M KONZULT, s.r.o, 2011. s. 6, s. 7, s. 13, s.34, s. 87, s. 89, s. 142
10. **NOVÁK, R.:** *Mezinárodní kamionová doprava plus.* Praha: ASPI Publishing, 2003. s. 141, s. 157, s. 168, s. 187
11. **PETRUNČÍK, P.:** *Přeprava nebezpečných věcí po silnici podle restrukturalizované Dohody ADR.* Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2009. s. 31, s. 110, s. 142-143, s. 211-213
12. **PLÍVA, Stanislav.** *Obchodní závazkové vztahy.* Praha: ASPI, a. s., 2006. ISBN 80-7357-202-8, s. 252 – 264
13. **ROZEHNALOVÁ, N.:** *Právo mezinárodního obchodu.* Praha: Aspi, a. s., 2006. s. 283
14. **SBÍRKA ZÁKONŮ ČESKÉ A SLOVENSKÉ FEDERATIVNÍ REPUBLIKY:** *Občanský zákoník (úplné znění, jak vyplývá z pozdějších změn, doplnění a úprav).* Sbírka zákonů č. 47/1992
15. **SEDLÁČEK, P.:** *Úmluva CMR (komentář). Mezinárodní silniční nákladní doprava.* Praha: 1 VOX, a. s. – Nakladatelství, 2009. s. 38, s. 134, s. 145, s. 167, s. 292-293, s. 295, s. 314-315, s. 401-403, s. 495, s. 596

16. **ŠTENGLOVÁ, Ivana; PLÍVA, Stanislav ; TOMSA, Miloš a kolektiv.** *Obchodní zákoník, komentář.* Praha: C.H.Beck, 2009. ISBN 978-80-7400-055-3
17. **ŠVESTKA, Jiří; SPÁČIL, Jiří; ŠKÁROVÁ, Marta; HULMÁK, Milan a kolektiv.** *Občanský zákoník I §1 - 459: komentář, (Velké komentáře).* Praha: C.H.Beck, 2008. ISBN 978-80-7400-004-1
18. **ŠVESTKA, Jiří; SPÁČIL, Jiří; ŠKÁROVÁ, Marta; HULMÁK, Milan a kolektiv.** *Občanský zákoník II §460 - 880 : komentář, (Velké komentáře).* Praha: C.H.Beck, 2008. ISBN 978-80-7400-004-1, s. 2097 – 2104, s. 2106 - 2107
19. **ŠVESTKA, Jiří; KNAPPOVÁ, Marta;** *Občanské právo hmotné – učebnice, 2. díl.* Praha: ASPI, a. s., 2006. ISBN 80-86395-36-7
20. **UHŘÍČEK, V:** *Mezinárodní a vnitrostátní silniční přeprava nebezpečných věcí (Stručný průvodce Dohodou ADR).* Praha: M Konzult, B. r., s.10, s. 71
21. **VYHLÁŠKA Č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu,** ve znění vyhlášek č. 122/1979 Sb., č. 74/1981 Sb., č. 106/1984 Sb.
22. **ZÁKON Č. 40/1964 Sb., občanský zákoník,** v platném znění
23. **ZÁKON Č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,** ve znění pozdějších předpisů
24. **ZÁKON Č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a přípravcích,** ve znění pozdějších předpisů
25. **ZÁKON Č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník,** v platném znění
26. **ZELENÝ, Lubomír.** *Osobní přeprava.* Praha: ASPI,a.s., 2007. ISBN 978-80-7357-266-2, s. 17 – 18, s. 20 – 21, s. 23, s. 120 – 121, s. 126 – 133, s. 152 – 153, s. 172, s. 191 – 194, s. 197, s. 201, s. 203 - 205, s. 207, s. 213, s. 223, s. 229, s. 247, s. 252 - 254, s. 259
27. **ZELENÝ, Lubomír ; PERNICA, Petr ; NOVÁK, Radek ; SVOBODA, Vladimír.** *Nákladní doprava a zasilatelství.* Praha: ASPI, a. s., 2005. ISBN 80-7357-086-6, s. 25, s. 175, s. 180 – 181, s. 185, s. 189 – 195, s. 200, s. 205, s. 235, s. 249, s. 251, s. 261 – 265.
28. <http://www.prodopravce.cz/files/manualdopr.pdf?PHPSESSID=535bfb1f08efe338ce43be08877c1951>
29. <http://www.policie.cz/clanek/silnicni-preprava-nebezpecnych-veci.aspx>
31. www.nebezpecnynaklad.cz/inc/clanky/zdravotnictvi.pdf
32. www.dekrautomobil.cz/akademie/clanky/2011_zari/nebezpecna_preprava_kosmeticky_vyrobku.pdf
33. www.pernerscontacts.upce.cz/23_2011/Brozova.pdf

Seznam obrázků, tabulek a grafů

Obrázek č. 1 - UN kód obalu (vzor)

Obrázek č. 2 – Označení vozidla (vzor)

Obrázek č. 3 – Označení vozidla 2 (vzor)

Obrázek č. 4 – Označení vozidla 3 (vzor)

Tabulka č. 1 – Nehodovost při přepravě nebezpečného zboží podle Dohody ADR

Tabulka č. 2 – Únik nebezpečných látek v důsledku nehod

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Přepavní doklad

Příloha č. 2 – Písemné pokyny podle ADR (vzor)

Příloha č. 3 – Průvodní dokument vztahující se k řidiči (vzor)

Příloha č. 4 – Průvodní dokument vztahující se k vozidlu (vzor)

Příloha č. 1 – Převravní doklad

PŘEPRAVNÍ DOKLAD DLE 5.4.1 ADR TRANSPORT DOCUMENT

Odesílatel/consignor:

Příjemce/consignee:

Popis nebezpečné věci Description of the dangerous goods	Popis kusů Description of the packages	Počet kusů number of the packages	Celkové množství/ Celkové množství v převravní kategorii 3 Total quantity/ Total quantity in transport category 3
UN 1486 DUSIČNAN DRASELNÝ, 5.1, III, (E) UN 1486 POTASSIUM NITRATE, 5.1, III, (E)	pytel bag	5	500 kg
UN 1479 LÁTKA PODPORUJÍCÍ HOŘENÍ, TUHÁ, J.N. (...), 5.1, III, (E) UN 1479 OXIDIZING SOLID, N.O.S.(...), 5.1, III, (E)	pytel bag		
UN 3264 LÁTKA ŽÍRAVÁ, KAPALNÁ, Kyselá, ANORGANICKÁ, J.N. (...), 8, III, (E) UN 3264 CORROSIVE LIQUID, ACIDIC, INORGANIC, N.O.S. (...), 8, III, (E)	bedna * box * kanystř * jerrican *		
UN 3082 LÁTKA OHROŽUJÍCÍ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ KAPALNÁ, J.N. (...), 5.1, III, (E) UN 3082 ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS SUBSTANCE, LIQUID, N.O.S. (...), 5.1, III, (E)	bedna * box * kanystř * jerrican *		

⚠ nehodící se škrtněte

POZOR: Místo (...) je nutné uvést do závorky technický popis věci, což je odborný název nebezpečné složky v přepravované věci, nikoliv obchodní název.

Zdroj: Pavel Konečný M KONZULT s.r.o










Příloha č. 2 – Písemné pokyny podle ADR (vzor)





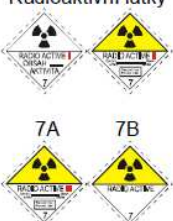



PÍSEMNÉ POKYNY PODLE ADR

Činnosti v případě nehody nebo nouzové situace

V případě nehody nebo nouzové situace, k níž může dojít nebo která může vzniknout během přepravy, musí členové osádky vozidla učinit následující opatření, kde je to bezpečné a proveditelné:



- Použít brzdový systém, zastavit chod motoru a odpojit akumulátor použitím odpojovače akumulátoru, pokud je jím vozidlo vybaveno;
- Vyloučit zápalné zdroje, zejména nekouřit a nezapínat žádné elektrické zařízení;
- Informovat příslušné zásahové jednotky a poskytnout jim co možno nejvíce informací o události nebo nehodě a o dotčených látkách;
- Obléci si fluoreskující výstražnou vestu a umístit stojací výstražné prostředky, jak je to vhodné;
- Uchovávat průvodní doklady snadno přístupné pro zásahové jednotky při jejich příjezdu;
- Nevstupovat do vyteklych nebo vysypaných látek, ani se jich nedotýkat, a vyhnout se vdechnutí výparů, kouře, prachu a par zdržováním se na návětrné straně;
- Kde je to vhodné a bezpečné, použít hasicí přístroje k uhašení malých/začínajících požárů pneumatik, brzd a motorových prostorů;
- Požáry v ložných prostorech nesmějí členové osádky vozidla hasit;
- Kde je to vhodné a bezpečné, použít výbavu vozidla k zamezení úniků do vodního prostředí nebo do kanalizačního systému a k sebrání vyteklych nebo vysypaných látek;
- Vzdálit se z blízkosti místa nehody nebo nouzové situace, upozornit jiné osoby, aby se vzdálily, a řídit se pokyny zásahových jednotek;
- Odložit všechno kontaminované oblečení a použitou kontaminovanou ochrannou výbavu a bezpečně je zlikvidovat.

Dodatečná opatření pro členy osádky vozidla o nebezpečných vlastnostech nebezpečných věcí podle tříd a o činnostech za obvyklých okolností		
Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky (1)	Charakteristiky nebezpečí (2)	Dodatečná opatření (3)
Výbušné látky a předměty  1 1.5 1.6	Mohou mít řadu vlastností a účinků, jako jsou hromadný výbuch; rozlet úlomků; intenzivní oheň/tepelné záření; vytváření jasného světla, hlasitého hluku nebo kouře. Citlivé na otřesy a/nebo nárazy a/nebo teplo.	Chránit se, ale držet se co nejdále od oken.
Výbušné látky a předměty  1.4	Malé nebezpečí výbuchu a ohně.	Chránit se.
Hořlavé plyny  2.1	Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Mohou být pod tlakem. Nebezpečí udušení. Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.	Chránit se. Vyhýbat se nízko položeným místům.
Nehořlavé, netoxické plyny  2.2	Nebezpečí udušení. Mohou být pod tlakem. Mohou způsobit omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.	Chránit se. Vyhýbat se nízko položeným místům.
Toxické plyny  2.3	Nebezpečí otravy. Mohou být pod tlakem. Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.	Použít nouzovou únikovou masku. Chránit se. Vyhýbat se nízko položeným místům.
Hořlavé kapaliny  3	Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Obsah může při zahřátí vybuchnout.	Chránit se. Vyhýbat se nízko položeným místům.
Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečistitelné tuhé výbušné látky  4.1	Nebezpečí ohně. Hořlavé nebo zápalné, mohou být zapáleny teplem, jiskrami nebo plameny. Mohou obsahovat samovolně se rozkládající látky, které jsou náchylné k exotermickému rozkladu v případě přívodu tepla, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo otřesu. Toto může vést k vyvíjení škodlivých a hořlavých plynů nebo par nebo samovznícení. Obsah může při zahřátí vybuchnout. Nebezpečí výbuchu znečistitelných výbušných látek po ztrátě flegmatizátoru.	
Samozápalné látky  4.2	Nebezpečí ohně samovznícením, jsou-li kusy poškozeny, nebo jejich obsah vyteče nebo se vysype. Mohou prudce reagovat s vodou.	
Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny  4.3	Nebezpečí ohně a výbuchu ve styku s vodou.	Uniklé látky musí být udržovány v suchém stavu zakrytím.

Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky	Charakteristiky nebezpečí	Dodatečná opatření
(1)	(2)	(3)
Látky podporující hoření  5.1	Nebezpečí prudké reakce, vznícení a výbuchu ve styku se zápalnými nebo hořlavými látkami	Vyvarovat se smíchání s hořlavými nebo zápalnými látkami (např. pilinami).
Organické peroxidy  5.2	Nebezpečí exotermického rozkladu při zvýšených teplotách, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo otřesu. Toto může vést k vyvíjení škodlivých a hořlavých plynů nebo par nebo samovznícení.	Vyvarovat se smíchání s hořlavými nebo zápalnými látkami (např. pilinami).
Toxické látky  6.1	Nebezpečí otravy vdechnutím, dotykem s pokožkou nebo požitím. Nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém.	Použít nouzovou únikovou masku.
Infekční látky  6.2	Nebezpečí infekce. Mohou způsobit vážnou nemoc u lidí nebo zvířat. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.	
Radioaktivní látky  7A 7B 7C 7D	Nebezpečí absorpce a vnějšího ozáření.	Omezit dobu expozice.
Stěpné látky  7E	Nebezpečí jaderné řetězové reakce.	
Žiravé látky  8	Nebezpečí popálenin poleptáním. Mohou prudce reagovat spolu vzájemně, s vodou a s jinými látkami. Rozlitá nebo rozsypaná látka může vyvíjet žiravé páry. Nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém.	
Jiné nebezpečné látky a předměty  9	Nebezpečí popálenin. Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém.	

POZNÁMKA 1: Pro nebezpečné věci s více nebezpečnými vlastnostmi a pro smíšené náklady se musí dodržet všechna odpovídající opatření.

POZNÁMKA 2: Dodatečná opatření uvedená výše smějí být přizpůsobena tak, aby odrážela třídy nebezpečných věcí, které se mají přepravovat a jejich dopravní prostředky.

Dodatečné poučení pro členy osádky vozidla o nebezpečných vlastnostech nebezpečných věcí, označených značkami, a o činnostech za obvyklých okolností		
Značka (1)	Charakteristiky nebezpečí (2)	Dodatečná opatření (3)
Látky ohrožující životní prostředí 	Nebezpečí pro vodní prostředí nebo kanalizační systém.	
Zahřáté látky 	Nebezpečí popálenin horkem.	Vyvarovat se kontaktu s horkými částmi dopravní jednotky a s rozlitou nebo rozsypanou látkou.

Výbava pro osobní a obecnou ochranu k provádění všeobecných činností a specifických nouzových činností s ohledem na nebezpečí, která musí být při přepravě ve vozidle podle oddílu 8.1.5 ADR

Následující výbava musí být při přepravě v dopravní jednotce:

- pro každé vozidlo zakládací klín, jehož velikost odpovídá maximální hmotnosti vozidla a průměru kola;
- dva stojací výstražné prostředky;
- kapalina pro výplach očí^a; a

pro každého člena osádky vozidla

- fluoreskující výstražná vesta (např. jak je popsána v normě EN 471);
- přenosná svítilna;
- pár ochranných rukavic; a
- ochrana očí (např. ochranné brýle).

Dodatečná výbava vyžadovaná pro určité třídy:

- nouzová úniková maska^b pro každého člena osádky vozidla musí být při přepravě ve vozidle pro čísla bezpečnostních značek 2.3 nebo 6.1;
- lopata^c;
- ucpávka kanalizační vpusti^c;
- sběrná nádoba^c.

^a Nevžaduje se pro čísla bezpečnostních značek 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 a 2.3.

^b Například nouzová úniková maska s kombinovaným plynovým/prachovým filtrem typu A1B1E1K1-P1 nebo A2B2E2K2-P2, která je podobná masce popsané v normě EN 141.

^c Vyžaduje se jen pro tuhé látky a kapaliny s čísly bezpečnostních značek 3, 4.1, 4.3, 8 nebo 9.

Příloha č. 3 – Průvodní dokument (vzor)

<p style="text-align: center;">2</p> <p>Příjmení Surname _____</p> <p>Jméno First name(s) _____</p> <p>Datum narození Date of birth _____</p> <p>Státní příslušnost Nationality <u>Česká republika</u></p> <p>Podpis držitele Signature of holder _____</p> <p>Vydáno kým Issued by <u>MD ČR</u></p> <p>Datum Date <u>30.1.2012</u></p> <p>Podpis 4) Signature 4) _____</p> <p>Prodlouženo do Renewed until _____</p> <p>Kým By _____</p> <p>Datum Date _____</p> <p>Podpis Signature _____</p> <p style="text-align: center;">4) a/nebo razítko orgánu vydávajícího osvědčení and/or seal (or stamp) of issuing authority</p>	<p style="text-align: center;">3</p> <p style="text-align: center;">Platnost rozšířena na třídu(y) 5) Extended to class(es) 5)</p> <p style="text-align: center;">v cisternách in tanks</p> <p>1 _____ 2 _____ 3 Datum _____ Date _____ 4.1 4.2 4.3 5.1 5.2 6.1 6.2</p> <p>7 Podpis a razítko _____ 8 Signature and stamp _____ 9 _____</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Jinak než v cisternách Other than in tanks</p> <p>1 _____ 2 _____ 3 Datum _____ Date _____ 4.1 4.2 4.3 5.1 5.2 6.1 6.2</p> <p>7 Podpis a razítko _____ 8 Signature and stamp _____ 9 _____</p> <p style="text-align: center;">5) Nehodící se škrtněte Strike out what does not apply</p>
--	---

<p style="text-align: center;">4</p> <p style="text-align: center;">Pouze pro účely vnitrostátních předpisů For national regulations only</p>	<div style="text-align: right;"> </div> <p style="text-align: center;">OSVĚDČENÍ O ŠKOLENÍ ŘIDIČŮ VOZIDEL PŘEPRAVUJÍCÍCH NEBEZPEČNÉ VĚCI</p> <p style="text-align: center;">TRAINING CERTIFICATE FOR DRIVERS OF VEHICLES CARRYING DANGEROUS GOODS</p> <p style="text-align: center;">v cisternách 1) jinak než v cisternách 1) in tanks 1) other than in tanks 1)</p> <p>Osvědčení č. Certificate No. 53694</p> <p>Rozlišovací značka vydávajícího státu: Distinguishing sign of issuing State: CZ</p> <p>Platné pro třídu(y) 1) 2) Valid for class(es) 1) 2)</p> <p>v cisternách jinak než v cisternách in tanks other than in tanks</p> <p>1 _____ 2 _____ 3 _____ 4.1 _____ 4.2 _____ 4.3 _____ 5.1 _____ 5.2 _____ 6.1 _____ 6.2 _____</p> <p>8 _____ 9 _____</p> <p>do (datum) 3) until (date) 3) 11.11.2017</p> <p>1) Nehodící se škrtněte Strike out what does not apply 2) O rozšíření platnosti na jiné třídy, viz stranu 3 For extensions to other classes, see page 3 3) O prodloužení platnosti, viz stranu 2 For renewal, see page 2</p>
---	--

Zdroj: Pavel Konečný M KONZULT s.r.o

Příloha č. 4 – Průvodní dokument vztahující se k vozidlu (vzor)

9.1.3.5 Vzor osvědčení o schválení vozidel pro přepravu některých nebezpečných věcí

OSVĚDČENÍ O SCHVÁLENÍ VOZIDEL PRO PŘEPRAVU NĚKTERÝCH NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ			
Toto osvědčení potvrzuje, že níže uvedené vozidlo splňuje podmínky předepsané Evropskou dohodou o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).			
CERTIFICATE OF APPROVAL FOR VEHICLES CARRYING CERTAIN DANGEROUS GOODS			
This certificate testifies that the vehicle specified below fulfils the conditions prescribed by the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR).			
1. Osvědčení č.	2. Výrobce vozidla:	3. Identifikační číslo vozidla:	4. Registrační značka (existuje-li):
5. Název a obchodní adresa dopravce, uživatele nebo vlastníka:			
6. Popis vozidla: ¹			
7. Označení vozidla podle 9.1.1.2 ADR: ²			
EX/II	EX/III	FL	OX AT MEMU
8. Zpomalovací brzdový systém: ³ Nevztahuje se Účinnost podle 9.2.3.1.2 ADR je dostatečná pro největší povolenou hmotnost dopravní jednotky ___ t ⁴			
9. Popis nesnímatelné(ých) cisterny(en)/bateriového vozidla (jsou-li):			
9.1 Výrobce cisterny:			
9.2 Schvalovací číslo cisterny/bateriového vozidla:			
9.3 Výrobní sériové číslo cisterny/identifikace článků bateriového vozidla:			
9.4 Rok výroby:			
9.5 Kód cisterny podle 4.3.3.1 nebo 4.3.4.1 dohody ADR:			
9.6 Zvláštní ustanovení TC a TE podle 6.8.4 ADR (pokud jsou použitelná): ⁶			
10. Nebezpečné věci schválené pro přepravu: Vozidlo splňuje podmínky požadované pro přepravu níže uvedených nebezpečných věcí ve vozidle specifikovaném v předchozím bodu 7.			
10.1 V případě vozidla EX/II nebo EX/III ³ věci třídy 1 včetně skupiny snášlivosti J věci třídy 1 kromě skupiny snášlivosti J			
10.2 V případě cisternového vozidla/bateriového vozidla ³ smějí být přepravovány pouze látky dovolené podle kódu cisterny a jakýchkoli zvláštních ustanovení uvedených v předchozím bodu 9 ⁵ nebo smějí být přepravovány pouze dále uvedené látky (třída, UN číslo, a pokud je to nezbytné, obalová skupina a oficiální pojmenování pro přepravu):			
Smějí být přepravovány pouze látky, které nejsou náchylné nebezpečně reagovat s materiály nádrže, těsnění, výstroje a ochranných povlaků, pokud jsou použity.			
11. Poznámky:			
12. Platné do:		Razítko vydávajícího orgánu	
		Místo, datum, podpis	

¹ Podle definicí motorových vozidel a přípojných vozidel kategorií N a O, jak je uvedeno v příloze 7 Souhrnné rezoluce o konstrukci vozidel (R.E.3) nebo ve Směrnici 97/27/ES.

² Nehodící se škrtněte

³ Příslušné označte

⁴ Uveďte příslušnou veličinu. Veličina 44 t neomezuje "registrační / největší povolenou hmotnost" uvedenou v registračním(ch) dokumentu(ech)/technickém příkazu/osvědčení.

⁵ Látky podle kódu cisterny uvedeného v předchozím bodě 9 nebo podle jiného kódu cisterny dovoleného podle pořadí v 4.3.3.1.2 nebo 4.3.4.1.2, se zřetelem ke zvláštnímu(m) ustanovení(m), jsou-li.

⁶ Nevyžaduje se, pokud látky schválené pro přepravu jsou uvedeny v č. 10.2.

13. Prodloužení platnosti	
Platnost prodloužena do	Razítko vydávajícího orgánu, místo, datum, podpis:

POZNÁMKA: Toto osvědčení musí být vráceno vydávajícímu orgánu, je-li vozidlo vyřazeno z provozu, v případě změny dopravce, uživatele nebo vlastníka uvedeného v bodě 5, po uplynutí doby platnosti a při významné změně podstatných charakteristik vozidla.

Zdroj: Pavel Konečný M KONZULT s.r.o