

HISTORIE PRÁVNÍ ÚPRAVY PŘEPRAVY NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ ANEB SOUKROMÉ VERSUS VEŘEJNÉ PRÁVO V PŘEPRAVĚ NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ

MARTIN CEMPIREK

Právnická fakulta, Masarykova univerzita (Katedra dějin státu a práva)
Česká republika

Abstract in original language

Příspěvek se snaží přiblížit historii a vývoj právní úpravy přepravy nebezpečného zboží. V příspěvku je objasněn vznik potřeby právní úpravy v tomto odvětví. Okrajově jsou zmíněny historické okolnosti, kterými byly napoleonské války. V této době vznikaly první právní předpisy zakotvující tuto problematiku. Zmíněna je také současná právní úprava a její právní mezery. V příspěvku jsou navržena řešení, kterými by bylo možné řešit potřebné novelizace současných právních předpisů v tomto právním odvětví. Je zde zmíněna problematika právní odpovědnosti a potřeba jejího zakotvení v Dohodě ADR. Zmíněn je i posun tohoto právního odvětví z veřejného do soukromého práva.

Key words in original language

Přeprava nebezpečných věcí; napoleonské války; právní odpovědnost; Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR; soukromé právo; veřejné právo.

Abstract

This contribution refers to the history of legislative conditions in respect of the road transportation of dangerous goods. Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. Early Transport Dangerous Goods regulation appeared in period Napoleonic Wars. The text newly solves problems relating to the responsibility of persons who are concerned with the carriage of dangerous goods. The solution of responsibility during the carriage of dangerous goods is shown in a new way, too. Described is also displacement branch of law of public law into private law.

Key words

Transport of Dangerous Goods; Napoleonic Wars; Responsibility; European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road.

Úvod

V tomto příspěvku, bych chtěl poukázat na vývoj právní úpravy přepravy nebezpečného zboží. Chtěl bych se zaměřit na proměnu právní úpravy zakotvující tuto oblast až po její splnutí v nedílný celek se soukromoprávními předpisy. První právní předpisy, které upravovaly tuto problematiku náležely do oblasti veřejného práva. Dominujícím byl zájem státu a jeho dohled nad přepravou zbraní a munice, chemický průmysl v této době byl minimálně rozvinut a neprodukoval natolik nebezpečné látky, aby jejich přeprava musela být právně zakotvena. Postupně se z vnitřních normativních aktů, určených především pro vojenskou přepravu a armádní dodavatele, stávaly nařízení a zákony které doplňovaly veřejné právo. Postupem času, rozvojem obchodně-právních vztahů, tyto předpisy doplňovaly soukromoprávní oblast, až se nakonec stávají součástí soukromoprávních předpisů.

1. VÝVOJ PRÁVNÍ ÚPRAVY PŘEPRAVY NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ

V dnešní době je v průmyslově vyspělých zemích produkce nebezpečného zboží rozsáhlá a v rámci globalizace získává přeprava této komodity výrazný mezinárodní rozměr. Mezinárodní přepravu nebezpečných věcí můžeme právem řadit k nejnáročnějším a nejsložitějším přepravám vůbec. Ve statistikách Mezinárodní unie silniční dopravy - IRU se uvádí, že přepravy nebezpečného zboží dosahují v silniční dopravě přibližně 20% jejího celkového objemu¹. Tyto přepravy nebezpečného zboží jsou předmětem zvýšeného zájmu mezinárodních institucí ve všech dopravních oborech. O mezinárodní integraci přepravních podmínek nebezpečného zboží usiluje jak pracovní skupina EHK OSN, tak Rada EU i Evropský parlament.

V tomto příspěvku bych se chtěl ohlédnout, jak dlouhou cestou musela právní úprava přepravy nebezpečného zboží projít, než se stala součástí soukromého práva.

Nutnost kodifikovat přepravu nebezpečných věcí nalézáme již v období napoleonských válek. Souvisí to zejména s požadavkem na rozvíjející se obchodněprávní vztahy a nový typ podnikání – armádní dodavatelství. Armády, které operovaly se stále vyšším počtem vojáků už samy nedokázaly vyřešit problém zásobování a obracely se na soukromé společnosti, které jim dodávaly nasmlouvané počty zbraní, munice, jiného vojenského materiálu a dále také přířeže potřebné pro zásobování, zahájení a zdárný průběh tažení.

¹ International Road Transport Union. Group of Experts on Transport of Dangerous Goods (GEMD) [online]. 2010 [cit. 2010-10-25]. Dostuné z <http://www.iru.org/index/en_iru_com_gemd>.

Nejprogresivnější v této oblasti byla Francie, která po období revolučních válek disponovala armádou převyšující počet 100 000 mužů. V této situaci se snažila využívat soukromé společnosti jako pomocný prvek při přípravě a v průběhu tažení. Jednalo se však pouze o přepravu potravin a jiného materiálu. Přepravu munice a dělostřelectva však zabezpečovalo pouze vojenské vozatajstvo.² Ve Francii byly v roce 1813 přijaty jednotné předpisy týkající se přepravy munice a dělostřelectva. V důsledku vyčerpávajícího tažení v roce 1812 byla přeprava munice a nebezpečného materiálu svěřena soukromým dodavatelským společnostem. Francouzská armáda si už nemohla po roce 1812 dovolit vojenské vozatajstvo, které zabezpečovalo zásobování armády a dovoz munice. Z úsporných důvodů musela být tato oblast svěřena soukromým obchodním společnostem. Podobně k tomuto problému přistupovala i rakouská armáda, která po vzoru Francie v roce 1809 provedla progresivní reformy, které se dotkly i vojenského zásobování³. V roce 1812 se rakouský sbor účastnil tažení do Ruska a přípravy na toto tažení do značné míry kopírují francouzský vzor zásobování.

Armádní dodavatelství se jako nový typ podnikání osvědčil a pomohl po ukončení napoleonských válek oživit rozvoj obchodních vztahů.⁴

Veškeré předpisy, které se v této době používaly, byly převážně vojenské vnitřní směrnice pro přepravu munice použité pouze pro potřeby armády. Po ukončení napoleonských válek nebylo třeba toto odvětví přepravy dále právně rozpracovávat. Přeprava nebezpečného zboží nebyla v této době právně zakotvena. Průmysl v této době nebyl ještě natolik rozvinutý, aby bylo potřeba pamatovat na tento způsob přepravy.

Právní věda se zaměřila na přepravu běžných věcí a kodifikaci přepravní smlouvy. V rakouských zemích byla pro tyto vztahy použitelná úprava smlouvy o dílo upravená v ABGB⁵, ve Francii byl na přepravní vztahy aplikován Code Civil a Code de Commerce. Vydání živnostenského řádu v roce 1859 znamenalo rozvoj podnikání ve všech oblastech.⁶

Skutečnou právní úpravu přepravněprávních vztahů nalézáme ve Všeobecném obchodním zákoníku z roku 1863⁷ Tento předpis upravoval

² Srv. UHLÍŘ, L., TUPÝ, O., SÁČEK, K. Dodatky ke studii Rakouská armáda v roce 1805. Bitva u Slavkova a válka roku 1805. 1. Vydání. Třebíč : Akcent, spol. s. r. o., 2005. s. 547.

³ Viz. UHLÍŘ, L. Schematismy rakouské armády z let 1805 a 1806. Bitva u Slavkova a válka roku 1805. 1. Vydání. Třebíč : Akcent, spol. s. r. o., 2005. s. 431-518.

⁴ Srv. KLAPKA, V. Armádní dodavatelství za napoleonských válek v Čechách a jeho úloha při akumulaci kapitálu. Československý časopis historický, 1986, 1, s. 543-565.

⁵ §§ 1165-1171 Císařský patent č. 946/1811. JGS /sb. z. s./ Obecný zákoník občanský.

⁶ Např. provozování dopravy osob a plavecké živnosti § 15 Císařského patentu č. 227/1859 ř. z.

⁷ Zákon č. 1/1863 ř.z. Všeobecný obchodní zákoník.

smlouvu o speditorství⁸ a povoznickou smlouvu.⁹ Tato úprava zavádí již moderní pojmy jako jsou speditör, mezispeditör, princip pečlivosti pořádného kupce a pečlivosti pořádného povozníka. Dále byl zaveden povozní list, stanovena povinnost vést průvodní doklady. V člancích 395-396 byl zakotven objektivní odpovědnostní princip.

„Předmětem úpravy byl nákladní list (čl. 391) chápaný jako potvrzení (důkaz) o uzavření smlouvy a v čl. 414 potom náložný list jako cenný papír vystavovaný odesílatelem a podepsaný dopravcem ztělesňující závazek dopravce vydat zboží. Zákon upravoval vztah mezi náložným listem a smlouvu v čl. 415 tak, že náložný list byl rozhodným pro právní poměry mezi dopravcem a příjemcem a ustanovení smlouvy neměla právního účinku proti příjemci, pokud na ně náložný list výslovně neodkazoval.“¹⁰ Úprava přepravních smluv stanovovala poměrně velmi přísnou odpovědnost dopravce, který se své odpovědnosti mohl zprostit pouze v taxativně vyjmenovaných případech.

Na přepravněprávní vztahy byl v této době aplikován Všeobecný obchodní zákoník. Jednalo se o první moderní předpis, který zakotvoval práva a povinnosti dopravce a přepravce. Tato právní úprava byla aplikována na přepravněprávní vztahy i v době I. Československé republiky. Samostatná přeprava nebezpečného zboží však nebyla nijak upravena.

2. VÝVOJ PRÁVNÍ ÚPRAVY PŘEPRAVY NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ V DOBĚ RAKOUSKÉ MONARCHIE A I. ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLIKY

Zmínky o přepravě nebezpečného zboží nalézáme v důlních a báňských předpisech.¹¹ Z uvedených ustanovení zákona je patrné, že dopravu důlního materiálu a jiných těžebních prostředků, zabezpečoval horní podnikatel. Obecný horní zákon upravoval mimo jiné horní služebnosti, služební horní podnikatel byl povinen sousedním horním podnikatelům a majitelům dovolit spolužívání jeho štol. Organizace důlní přepravy však byla ponechána v gesci služebnímu hornímu podnikateli.¹² Obecný horní zákoník zde stanovoval požadavek na využití již zbudovaných horních drah. V obecném horním zákoníku nebyl však stanoven jednoznačný požadavek na přepravu nebezpečných věcí, např. výbušnin. Nebyla zde jednoznačně stanovena práva a povinnosti při manipulaci s nebezpečnými věcmi.

⁸ Čl. 379 - 389 Rozdíl čtvrtý. O speditorství. Zákon č. 1/1863 ř.z. Všeobecný obchodní zákoník.

⁹ Čl. 390 - 431 Rozdíl pátý. O povoznictví. Zákon č. 1/1863 ř.z. Všeobecný obchodní zákoník.

¹⁰ PELIKÁNOVÁ, I. *Komentář k zákonu č. 513/1991 Sb. Smlouva o přepravě věcí. Systém Aspi* [databáze]. Verze 13/2010. Wolters Kluwer ČR, a. s., [cit. 2010-10-19].

¹¹ Císařský patent č. 146/1854 ř.z. Obecný horní zákon.

¹² Srv. § 195 Císařský patent č. 146/1854 ř.z. Obecný horní zákon.

Regulaci přepravy nebezpečných věcí, v tomto případě zbraní a munice, nalézáme v předpisech upravující držbu zbraní.

Prvními předpisy, které stanovily práva a povinnosti držby zbraní, byly Císařský patent č. 223/1852 ř.z.¹³ Nařízení jímž se prováděl zbrojní patent¹⁴ a Nařízení č. 39/1860 ř.z.¹⁵ Posledně zmíněné nařízení poměrně komplexně upravovalo problematiku přepravy nebezpečného zboží (zbraní a munice). Tyto předpisy tvořily ucelený celek práv a povinností vyžadovaných při držení zbraní a jejich přepravě. Mimo jiné obsahovaly i mimo jiné správněprávní odpovědnostní ustanovení.¹⁶ Přepravou se zabývalo Nařízení č. 39/1860 ř.z.¹⁷ Tento veřejnoprávní předpis byl speciálním předpisem ke speditorské¹⁸ a povoznické smlouvě¹⁹. Na přepravněprávní vztah, jehož nepřímým předmětem bylo nebezpečné zboží,²⁰ musely být aplikovány oba právní předpisy. Práva a povinnosti přepravce a dopravce byla zakotvena soukromoprávní úpravou.

V těchto právních předpisech se objevuje silný veřejnoprávní prvek směrem k výrobcům zbraní a k jejich distribuci z výrobních dílen. Nařízením č. 39/1860 ř.z.²¹ byl pro případ vývozu, dovozu do cizí země nebo průvozu zdejší zemí zaveden požadavek na list průvodní.²² Převážení zbraně pouze v oblastech zdejších zemí podléhal pouze ohlašovací

¹³ Císařský patent č. 223/1852 ř.z. o ustanoveních týkajících se výroby, obchodu a držení zbraní a věcí muničních a nošení zbraní (zbrojní patent).

¹⁴ Nařízení č. 16/1853 ř.z. ministerstva vnitra, spravedlnosti a nejvyššího policejního úřadu jímž se provádí zbrojní patent.

¹⁵ Nařízení č. 39/1860 ř.z. ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a policie ve znění nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a železnic ze dne 1. října 1896, č. 182 ř.z., jímž se předchozí nařízení doplňuje.

¹⁶ Viz. § 32 Cís. Patent č. 223/1852 ř.z. o ustanoveních týkajících se výroby, obchodu a držení zbraní a věcí muničních a nošení zbraní (zbrojní patent).

¹⁷ Nařízení č. 39/1860 ř.z. ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a policie ve znění nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a železnic ze dne 1. října 1896, č. 182 ř.z., jímž se předchozí nařízení doplňuje.

¹⁸ Čl. 379 - 389 Rozdíl čtvrtý. O speditorství. Zákon č. 1/1863 ř.z. Všeobecný obchodní zákoník.

¹⁹ O povoznictví. Zákon č. 1/1863 ř.z. Všeobecný obchodní zákoník.

²⁰ § 1 Když se zbraň nebo střelivo někam v zemích zdejších posílá, z cizí země dováží, prováží nebo do cizí země vyváží, potřebí, aby se k tomu na místě posavadního pasu na zbraň připojil list průvodní... Nařízení č. 39/1860 ř.z. ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a policie ve znění nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a železnic ze dne 1. října 1896, č. 182 ř.z., jímž se předchozí nařízení doplňuje.

²¹ Nařízení č. 39/1860 ř.z. ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a policie ve znění nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a železnic ze dne 1. října 1896, č. 182 ř.z., jímž se předchozí nařízení doplňuje.

²² K listu průvodnímu musel být ještě připojen pas na zbraň. Srv. § 2 Nařízení č. 39/1860 ř.z. ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a policie ve znění nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a železnic ze dne 1. října 1896, č. 182 ř.z., jímž se předchozí nařízení doplňuje.

povinnosti²³. Pokud byly zbraně přepravovány z důvodu podnikatelské činnosti a přepravcem nebo dopravcem byl řemeslník, obchodník, zasílatel nebo zasílatelství, musel být nákladní list schválen a předložen správnímu úřadu.²⁴ Zvláštní pravidla platila pro výrobce munice při distribuci do státních muničních skladů, obchodníkům nebo důlním podnikatelům. Střelný prach a munice musela být dodávána v původních bednách, řádně označených, dále musela obsahovat „hrubou i ryzí váhu jeho, jakož i erární sklad, pro který jest určen nebo z kterého pochází, jméno (firmu) a bydliště zasílatelovo a příjemcovovo...“²⁵

Tato právní úprava byla dostačující i v době I. Československé republiky. V přepravněprávních vztazích se posílil soukromoprávní prvek. Stát si však ponechal dohled nad přepravou nebezpečného zboží. Tyto právní předpisy platily v Československu až do roku 1951.

Není účelem tohoto příspěvku zabývat se právními předpisy upravující tuto problematiku od roku 1951 do současnosti. Chci poukázat na možné inspirování se výše zmíněnými právními předpisy, které by mohly být využity při úvahách *de lege ferenda* při novelizaci platných a účinných předpisů upravující tuto problematiku.

Snahu o komplexní kodifikaci přepravy nebezpečného zboží přináší Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR,²⁶ (dále jen Dohoda ADR) byla přijata v Ženevě dne 30. září 1957, pod patronací EHK OSN²⁷ a vstoupila v platnost dne 29. ledna 1968.²⁸ Československo přistoupilo k Dohodě ADR s platností od 17. srpna 1986.²⁹

²³ Srv. § 3 Nařízení č. 39/1860 ř.z. ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a policie ve znění nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a železnic ze dne 1. října 1896, č. 182 ř.z., jímž se předchozí nařízení doplňuje.

²⁴ Jednalo se o politický úřad instance první. Viz. § 2 Nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a policie č. 39/1860 ř.z. ze dne 11. února 1860, ve znění nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a železnic ze dne 1. října 1896, č. 182 ř.z., jímž se předchozí nařízení doplňuje.

²⁵ § 6 Nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a policie č. 39/1860 ř.z. ze dne 11. února 1860, ve znění nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a železnic ze dne 1. října 1896, č. 182 ř.z., jímž se předchozí nařízení doplňuje.

²⁶ *ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR)* [online]. 2010 [cit. 2010-03-08]. Dostupné z UNECE United Nations Economic Commission for Europe: <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/ADRaccord_f.pdf>.

²⁷ *Latest Dangerous Goods News* [online]. UNECE, 2010 [cit. 2010-02-20]. Dostupné z UNECE United Nations Economic Commission for Europe: <[http:// \UNECE\UNECE - Transport - Dangerous Goods and Special Cargoes Section Home Page.mht](http://\UNECE\UNECE - Transport - Dangerous Goods and Special Cargoes Section Home Page.mht)>.

²⁸ Blíže k odchýlným ujednáním a pozbyvání platnosti Dohody ADR. Lachman, Ch. ADR-Vereinbarungen. Unbillige Härten vermeinden [online]. *Gefährliche Ladung* [cit. 2010-10-12]. Dostupné z Gefahrgut-Links: <<http://www.gelaweb.de/links.htm>>.

²⁹ Její znění je uveřejněno ve Sbírce zákonů vyhláškou č. 64/1987. Dne 2. června 1993 oznámila Česká republika generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů, že jako

Pokud sledujeme posun právní úpravy přepravy nebezpečného zboží, tak docházíme k závěrům, že tato právní problematika se postupem času vydělila z veřejnoprávního odvětví a doplnila právní úpravu přepravních smluv v soukromém právu.

Současná právní úprava přepravních smluv je upravena v obchodním zákoníku. Mezinárodní přepravu upravují unifikované přímé normy Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (dále jen Úmluva CMR),³⁰ a Dohoda ADR. Dohoda ADR je speciálním právním předpisem k subsidiárnímu použití Úmluvy CMR. Úmluva CMR a Dohoda ADR jsou dva navzájem provázané předpisy, které se společně doplňují v jednotlivých právních institucích. Jedná se o předpisy soukromého práva, které nepřipouští odchýlný projev vůle.³¹ V Dohodě ADR však není upravena problematika odpovědnosti za škodu³² a tato se musí vyvozovat z Úmluvy CMR. Odpovědnost vznikuvší z Dohody ADR je odlišná od Úmluvy CMR. Úmluva CMR se nehodí na speciální typy odpovědnosti vzniklé z Dohody ADR. Subjekt, který pracuje pouze s Dohodou ADR a nikoliv s Úmluvou CMR, není obeznámen s odpovědnostními následky, které mu hrozí při nedodržení závazku. Na subjekt tak dostatečně nepůsobí preventivní povinnost. Odpovědnost z Úmluvy CMR musí být složitě vyvozována z obecného právního předpisu. Při aplikaci musíme vycházet ze speciality Dohody ADR a subsidiarity Úmluvy CMR. Z tohoto důvodu existuje nebezpečí, že ustanovení z Úmluvy CMR může být na vztah vzniklý z Dohody ADR nesprávně aplikováno. V současné právní úpravě nalézáme právní mezery, protože problematika odpovědnosti za škodu není komplexně upravena v Dohodě ADR.

Závěr

Inspirativním modelem pro vyřešení této právní mezery, nám mohou být předpisy z doby Rakouské monarchie a I. Československé republiky. Přepravu nebezpečného zboží upravovaly 2 předpisy – jeden soukromoprávní a druhý veřejnoprávní a v obou byla obsažena vlastní

nástupnický stát České a Slovenské Federativní Republiky je vázána Dohodou ADR, včetně výhrad a prohlášení, s účinností od 1. ledna 1993. Součástí Dohody ADR jsou její dvě technické přílohy. Blíže k historii Dohody ADR; MILETÍN, J. *ADR 2009*. Praha : M KONZULT, s. r. o, 2009. s. 8.

³⁰ Vyhláška č. 11/1975 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR), ve znění pozdějších předpisů. Srv. *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) - (Geneva, 19 May 1956) United Nations (UN)* [online]. 2010 [cit. 2010-02-28]. Dostupné z: <http://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html>.

³¹ Podle čl. 41 Úmluvy CMR jsou právně neúčinná veškerá ujednání, která jsou v rozporu s touto dohodou.

³² Někteří autoři postrádají v Dohodě ADR i jednotlivé speciální typy odpovědnosti. Např. odpovědnost za uložení nákladu. Srv. PETRUNCÍK, P. *Přeprava nebezpečných věcí po silnici podle restrukturalizované Dohody ADR*. Praha : Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2009. s. 142.

odpovědnostní ustanovení. Vycházíme-li z této minulé právní úpravy, mohli bychom předpokládat, že další vývoj Dohody ADR bude spočívat právě v zařazení právní úpravy odpovědnosti za škodu. Jako inspiraci pro novelizaci Dohody ADR můžeme použít dřívější právní předpisy upravující držení a přepravu zbraní a munice a zároveň v nich byla upravena i odpovědnostní ustanovení.³³

Můžeme oponovat, proč do Dohody ADR včleňovat nová ustanovení. V posledních letech přibyla řada ustanovení upřesňujících nakládání s nebezpečnými látkami. Vývojový trend Dohody ADR sleduje spíše společenskou nutnost, než teoretické rozpracování dalších ustanovení. Důležité je, že Dohoda ADR je natolik moderním předpisem, do kterého lze problematiku odpovědnosti za škodu postupně zařazovat.

Tento příspěvek můžeme uzavřít větou: „Interpret může rozumět zákonu lépe, jak mu rozuměl jeho tvůrce, zákon může být moudřejší jako jeho autor - on právě musí být moudřejší jako jeho autor.“³⁴ A to Dohoda ADR naplňuje.

Literature:

Právní předpisy:

Zákon č. 1/1863 ř.z. Všeobecný obchodní zákoník.

Císařský patent č. 946/1811. JGS /sb. z. s./ Obecný zákoník občanský.

Císařský patent č. 146/1854 ř.z. Obecný horní zákon.

Císařský patent č. 223/1852 ř.z. o ustanoveních týkajících se výroby, obchodu a držení zbraní a věcí muničních a nošení zbraní (zbrojní patent).

Nařízení č. 16/1853 ř.z. ministerstva vnitra, spravedlnosti a nejvyššího policejního úřadu jímž se provádí zbrojní patent.

Nařízení č. 39/1860 ř.z. ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a policie ve znění nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, financí a železnic ze dne 1. října 1896, č. 182 ř.z., jímž se předchozí nařízení doplňuje.

³³ Výše uvedené předpisy sice upravovaly správněprávní odpovědnost s poukazem na trestněprávní odpovědnost, ale pro náš případ „Novelizace Dohody ADR“ je *de lege ferenda* možné tyto odpovědnostní ustanovení zobecnit na tvrzení „Kdo porušil závazek, odpovídá za škodu“. Výsledkem by byla nová soukromoprávní odpovědnostní ustanovení zařazená v Dohodě ADR. Tato by primárně upravovala vztahy mezi přepravcem a dopravcem. Stanovila odpovědnost bez použití Úmluvy CMR.

³⁴ Rozsudek Ústavního soudu ze dne 04. 06. 2003, sp. zn. Pl. ÚS 14/02. (*G. Radbruch, Rechtsphilosophie. Studienausgabe. Hrsg. R. Dreier, S. Paulson, Heidelberg 1999, s. 107.*).

Vyhláška č. 11/1975 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR), ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 64/1987 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Evropské dohodě o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů.

Použitá literatura:

- ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR) [online]. 2010 [cit. 2010-03-08]. Dostupné z UNECE United Nations Economic Commission for Europe: <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/ADRaccord_f.pdf>.
- Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) - (Geneva, 19 May 1956) United Nations (UN) [online]. 2010 [cit. 2010-10-10]. Dostupné z: <<http://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html>>
- Lachman, Ch. ADR-Vereinbarungen. Unbilige Härten vermeinden [online]. Gefährliche Ladung [online]. 2010 [cit. 2010-10-12]. Dostupné z Gefahrgut-Links: <<http://www.gelaweb.de/links.htm>>.
- Latest Dangerous Goods News [online]. UNECE, 2010 [cit. 2010-10-10]. Dostupné z UNECE United Nations Economic Commission for Europe: <http://www.unece.org/transport/dangerous_goods>
- <http://www.unece.org/transport/dangerous_goods> [online]. 2010 [cit. 2010-10-12].
- International Road Transport Union. Group of Experts on Transport of Dangerous Goods (GEMD) [online]. 2010 [cit. 2010-10-25].
- Dostupné z <http://www.iru.org/index/en_iru_com_gemd>.

- KLAPKA, V. Armádní dodavatelství za napoleonských válek v Čechách a jeho úloha při akumulaci kapitálu. Československý časopis historický, 1986, 1, s. 543-565.
- MILETÍN, J. ADR 2009. Praha : M KONZULT, s. r. o, 2009. s. 8.
- PETRUNČÍK, P. Přeprava nebezpečných věcí po silnici podle restrukturalizované Dohody ADR. Praha : Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2009. s. 142.
- UHLÍŘ, L., TUPÝ, O., SÁČEK, K. Dodatky ke studii Rakouská armáda v roce 1805. Bitva u Slavkova a válka roku 1805. 1. Vydání. Třebíč : Akcent, spol. s. r. o., 2005. s. 547.
- UHLÍŘ, L. Schematismy rakouské armády z let 1805 a 1806. Bitva u Slavkova a válka roku 1805. 1. Vydání. Třebíč : Akcent, spol. s. r. o., 2005. s. 431-518.
- Rozsudek Ústavního soudu ze dne 04. 06. 2003, sp. zn. Pl. ÚS 14/02.

Contact – email

martin.cempi@seznam.cz