



Doprava zboží v mezinárodním obchodu

Prezentace pro CzechTrade Praha
3.5. 2023

O svatém Kvirinu už je teplo i ve stínu

Vítejte ve světě mezinárodní dopravy !

**Ing. Petr Rožek, Ph.D.
Lektor ICC**

Obsah prezentace

1. Vymezení pojmů
 2. Druhy doprav v mezinárodní dopravě zboží
 3. a. Silniční
b. Železniční
c. Námořní
d. Vnitrozemská vodní
- Přepravce
 - Zasílatel (zprostředkovatel, samovstup, NVOCC)

Obsah prezentace

e. Letecká

f. Kombinovaná

4. Kontejnerová přeprava
5. Balení zboží a ochrana při přepravě
6. Bezpečnostní opatření v mezinárodním obchodě
7. Dodací podmínky v mezinárodním obchodě a jejich vztah se zvoleným druhem přepravy
8. Celní předpisy EU - Celní kodex EU
9. Celní zákon ČR

1. Vymezení pojmů

- Dopravce
- Převpravce
- Zasílatel (zprostředkovatel, samovstup, NVOCC)

2. Druhy doprav v mezinárodní směně zboží

- Silniční doprava
- Železniční doprava
- Námořní doprava
- Vnitrozemská vodní doprava
- Letecká doprava
- Kombinovaná (multimodální doprava)

3. a **Kamionová doprava, podmínky CMR, AETR, ADR, Česmad, IRU**

- právní předpisy
- vozidla
- dokumenty
- tarify a ceny
- geografie



Výhody silniční dopravy:

- Vysoká dostupnost vzhledem k husté síti komunikací
- Přesnost dodání v čase
- Vysoká variabilita dopravních prostředků
- Relativně nízká cena
- Vysoká míra adaptability na aktuální ekonomickou situaci

Nevýhody silniční dopravy:

- Vysoká zatížení komunikační sítě vůči jiným účastníkům (kongesce)
- Negativní vliv na životní prostředí
- Vysoký podíl na nehodovosti s dramatickými následky
- Častý cíl kriminální činnosti s velkými ztrátami na majetku

Provozování silniční dopravy upravují právní předpisy Evropské unie (směrnice, nařízení, rozhodnutí), mezinárodní smluvní dokumenty a vnitrostátní právní předpisy (zákony, vyhlášky, nařízení vlády).

Právní předpisy Evropské unie

Přehled a anotace jednotlivých právních předpisů EU z oblasti silniční dopravy vycházejí z Nařízení Rady (EHS), Nařízení Komise (EHS), Směrnic Rady ES, a Směrnic Komise (ES), Směrnic Evropského parlamentu a Rady ES.

Jednou z možností, jak získat znění právních předpisů EU je internetový Portál veřejné zprávy po zvolení nabídky **EUR-Lex**.

Vybrané právní předpisy EU:

- Směrnice Rady č. **96/26/ES** o přístupu k povolání provozovatele silniční přepravy zboží a provozovatele silniční přepravy osob, jakož i o vzájemném uznávání diplomů, osvědčení a jiných dokladů o dosažené kvalifikaci, s cílem umožnit účinný výkon svobody usazování těchto dopravců v oblasti vnitrostátní a mezinárodní dopravy,
- Nařízení č. **561/2006/ES** Evropského parlamentu a Rady týkající se harmonizace určitých sociálních předpisů vztahujících se k silniční dopravě měnící [Nařízení Rady \(EHS\) č. 3821/85](#) a (ES) 2135/98, a rušící [Nařízení Rady \(EHS\) č. 3820/85](#),
- Nařízení Rady (EHS) č. **3821/85** o záznamovém zařízení v silniční dopravě ve znění pozdějších Nařízení,

- Směrnice Rady č. **96/53/ES** kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. **2000/30/ES** o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. **2003/59/ES** o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS.

Vybrané významné mezinárodní dohody a úmluvy:

- Úmluva CMR - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
- Úmluva TIR - Celní úmluva o mezinárodní dopravě zboží na podkladě karnetů TIR
- Dohoda ADR - Evropská dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí
- Dohoda ATP - Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy.

Vnitrostátní právní předpisy ČR

Vnitrostátní právní předpisy jsou publikovány ve Sbírce zákonů (Sb.). Základní ustanovení obsahují zákony, které vymezují práva a povinnosti subjektů. V rozsahu zmocnění v zákonech jsou vydávány prováděcí předpisy. Prováděcí předpisy mohou mít například formu nařízení vlády, vyhlášky příslušného ústředního orgánu (např. vyhláška vydaná Ministerstvem dopravy) nebo několika takových orgánů. směrnic, apod.

Značným usnadněním pro orientaci v právních předpisech je existence speciálních programů - právních informačních systémů. Mezi ně patří např. program „**Automatizovaný Systém Právních Informací**“ (ASPI).

Základní právní předpisy:

- **Občanský zákoník** s ohledem na silniční dopravu obsahuje základní ustanovení: Smlouva o přepravě osob, Smlouva o přepravě nákladu, Společná ustanovení ke smlouvě o přepravě.
- **Obchodní zákoník** upravoval rámcově následující smlouvy, které mají bezprostřední vztah k silniční dopravě: Smlouva o skladování, Smlouva zasílatelská, Smlouva o přepravě věci, Smlouva o nájmu dopravního prostředku, Smlouva o provozu dopravního prostředku; dnes zčásti řešeno v rámci NOZ, který ho nahradil.
- **Zákon o živnostenském podnikání** obsahuje členění živností a podmínky pro jejich provozování (Volné živnosti jsou uvedeny v příloze č. 4 živnostenského zákona a patří sem živnost č. 53 Zasílatelství a zastupování v celním řízení).

Vybrané právní předpisy ČR:

- zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů,
- **Zákon č. 304/2017 Sb. o silniční dopravě** - Zákon, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (**paragraf 9a s odloženou platností od 1.1.2019**)

Vybrané právní předpisy ČR: ./.

- vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční ve znění pozdějších předpisů

Silniční vozidla a zvláštní vozidla mohou být provozována na pozemních komunikacích, případně v bezcestném terénu (např. staveništní doprava).

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a zvláštními vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti (např. svodidla). Kdo se pohybuje na pozemní komunikaci je účastníkem provozu na pozemních komunikacích.

Pozemní komunikace v ČR se člení do kategorií:

- dálnice,
- silnice I až III. třídy,
- místní komunikace I až IV. třídy,
- účelové komunikace (veřejně přístupné, veřejně nepřístupné).

Vážení silničních vozidel

Na dálnicích, silnicích a místních komunikacích se provádí kontrolní vážení a měření silničních motorových vozidel kategorií N_2 , N_3 a jejich jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií O_2 , O_3 a O_4 . Vozidla musí splňovat stanovené parametry, které jsou v případě České republiky definovány ve vyhlášce č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Důvodem vážení je ochrana pozemních komunikací proti poškozování nadměrným zatížením.

Kontrolní vážení zahrnuje kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav.

Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení) a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné). Odesílatel je povinen poskytnout dopravci správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze a odpovídá za škodu způsobenou dopravci porušením této povinnosti.

Doprovce je povinen přepravu provést do místa určení s odbornou péčí ve smluvené lhůtě, jinak bez zbytečného odkladu. V pochybnostech počíná lhůta běžet dnem následujícím po převzetí zásilky dopravcem. Dopravce může svůj závazek plnit pomocí dalšího dopravce a odpovídá při tom, jako by přepravu uskutečňoval sám.

Je-li dopravci znám příjemce zásilky, je povinen mu zásilku doručit, nebo má-li podle smlouvy příjemce zásilku v místě určení vyzvednout, oznámit mu ukončení přepravy.

Dopravce odpovídá za škodu na zásilce, jež vznikla po jejím převzetí dopravcem až do jejího vydání příjemci, ledaže ji dopravce nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče. Za škodu na zásilce však dopravce neodpovídá, jestliže prokáže, že byla způsobena:

- odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky,
- vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky včetně obvyklého úbytku,
- vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí zásilky k přepravě, a byl-li vydán nákladní nebo náložný list, byla v něm vadnost obalu poznamenána; neupozornil-li dopravce na vadnost obalu, neodpovídá dopravce za škodu na zásilce vzniklou v důsledku této vadnosti jen tehdy, jestliže vadnost nebyla při převzetí zásilky poznatelná.

Dopravce je povinen urychleně podat odesílateli zprávu o škodě na zásilce vzniklé do jejího předání příjemci.

Podle smlouvy může být dopravce povinen vydat odesílateli při převzetí zásilky k přepravě

„Nákladní list“. Nákladní list je listina, s níž je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem této listiny. Nákladní list může znít na jméno určité osoby nebo na zástupce. Dopravce je povinen v nákladním listu uvést:

- firmu nebo název a sídlo právnické osoby nebo jméno a místo podnikání, popřípadě bydliště fyzické osoby dopravce,
- firmu nebo název a sídlo právnické osoby nebo jméno a místo podnikání, popřípadě bydliště fyzické osoby odesílatele,
- označení přepravované věci,
- údaj, zda byl nákladní list vydán na doručitele nebo jméno příjemce, popřípadě údaj, že byl vydán na jeho řad,
- místo určení,
- místo a den vydání nákladního listu a podpis dopravce.

Dopravce je oprávněn požadovat, aby mu odesílatel potvrdil požadovanou přepravu v přepravním dokladu, a odesílatel je oprávněn požadovat, aby mu dopravce písemně potvrdil převzetí zásilky.

Dopravce je povinen zásilku vydat osobě oprávněné podle náložného listu, jestliže mu tato osoba náložný list předloží a potvrdí na něm převzetí zásilky.

Za zničený nebo ztracený náložný list je povinen dopravce vydat odesílateli nový náložný list s vyznačením, že jde o náložný list náhradní. V případě zneužití původního náložného listu je odesílatel povinen uhradit škodu, která tím dopravci byla způsobena.

Dopravce je povinen:

- Používat v silniční dopravě vozidlo, registrované v České republice a opatřené příslušnou národní registrační značkou,
- Zajistit pravidelné technické prohlídky pro nákladní automobil, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg, pro přípojně vozidlo, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg (kromě nebrzděného přívěsu, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg), nejpozději ve lhůtě čtyř let po prvním zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel, a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách 2 let,
- Zajistit pravidelné technické prohlídky pro nákladní automobil, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, speciální automobil, přípojně vozidlo, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg,

nejpozději ve lhůtě jednoho roku po prvním zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel, a potom pravidelně nejpozději v jednoročních lhůtách,

- Používat v silniční dopravě vozidlo, od jehož měření emisí neuplynula doba delší než stanoví zákon o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (u nákladního vozidla, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, speciálního automobilu, ve lhůtě jednoho roku po zaevidování, a potom pravidelně nejpozději v jednoročních lhůtách,

- Zajistit při organizaci práce řidičů dodržování doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů,

- Zajistit, aby práce řidiče v mezinárodní nákladní dopravě, pokud se provozuje nákladním vozidlem o celkové hmotnosti

vyšší než 7500 kg, vykonávala pouze osoba bezúhonná, která před prvním nastoupením činnosti řidiče pracovala nejméně 2 roky jako řidič nákladního vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3500 kg nebo jako řidič autobusu,

- zajistit, aby práce řidiče z povolení vykonávala osoba, která se podrobila pravidelné lékařské prohlídce a je podle této prohlídky k řízení motorových vozidel zdravotně způsobilá,

- Podnikatel v silniční dopravě je povinen označit vozidla, tahače a nákladní vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3500 kg, které používá k podnikání, svým obchodním jménem,

- Zajistit, aby v každém vozidle používaném k podnikání byl při jeho provozu doklad o oprávnění k podnikání.

Práva dopravce:

- Obdržet nabídku písemně a v takové lhůtě, která umožní požadované služby splnit
- Požadovat za svoje služby odměnu ve výši kryjící obvyklé náklady služby plus přiměřený zisk; v době silného kolísání vstupních nákladů (např. za PHM) stanovit příslušnou přírážku,
- Obdržet smluvní odměnu včas a v plné výši; v případě reklamace škody či ztráty dodávané zásilky bude náhrada vypořádána zvlášť,
- U dodacích podmínek EXW a DAP/DDP, kde se předpokládá aktivní účast řidiče u nakládkových/vykládkových operací, umožnit řidiči přístup do prostoru přípravy nakládky/vykládky,
- Po ukončení nakládky/vykládky obdržet písemný doklad o ukončení a okamžitém stavu zásilky, nejlépe zápisem do CMR

Charakteristika, předpisy

Nebezpečné věci jsou látky a předměty, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí nebo ohroženo životní prostředí. Nebezpečné věci lze převzít k přepravě pouze na základě podmínek stanovených zvláštními předpisy.

Přeprava nebezpečných věcí se řídí pravidly **Dohody ADR** - Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí. V České republice vydána ve Sbírce zákonů jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí **č. 159/1997 Sb.** Toto sdělení bylo novelizováno. Dále bylo k tomuto sdělení vydáno **Sdělení** Ministerstva zahraničních věcí **č. 13/2009 Sb.m.s.**, o vyhlášení přijetí změn a doplňků „Přílohy A - Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů“ a „Přílohy B - Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě“ Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)

Podle **zákona č. 111/1994 Sb.**, o silniční dopravě věcná ustanovení Dohody ADR se vztahují i na vnitrostátní přepravu. Další podmínky vnitrostátní přepravy nebezpečných věcí upravuje prováděcí vyhláška zákona č. 111/1994 Sb., kterou je **vyhláška č. 478/2000 Sb.** (zde jsou např. ustanovení týkající se bezpečnostních poradců). I novela tohoto zákona obsahuje odkaz na Dohodu ADR.

Dohoda ADR byla vypracována Evropskou komisí v roce 1957. Československá republika přistoupila na podmínky dohody v roce 1986. Součástí dohody jsou přílohy A, B a jejich dodatky.

Rozdělení nebezpečného zboží do tříd

Nebezpečné zboží je rozděleno do výlučných a volných tříd, počet tříd je 1 – 9 jak uvádí tabulka.

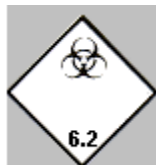
Třída	Pojmenování třídy	Typ třídy
1	Výbušné látky a věci obsahující výbušné látky	výlučná
2	Plyny	volná
3	Hořlavé kapaliny	volná
4.1	Hořlavé tuhé látky	volná
4.2	Samozápalné látky	volná
4.3	Látky, které při styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny	volná
5.1	Látky podporující hoření	volná
5.2	Organické peroxidy	volná
6.1	Jedovaté látky	volná
6.2	Infekční látky	volná
7	Radioaktivní látky	výlučná
8	Žiravé látky	volná
9	Jiné nebezpečné látky a předměty	volná

Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě

Dopravce je povinen přesvědčit se, zda je schopen požadovanou přepravu provést, protože přeprava nebezpečných látek podléhá povinnému předepsanému vybavení dopravních prostředků.

Přeprava nebezpečných látek se provádí valníkovými, skříňovými nebo speciálními vozidly k tomu účelu speciálně vybavenými. Dopravní prostředky musí být opatřeny dvěma pravoúhlými reflexními oranžovými tabulemi rozměrů 40 x 30 cm, umístěnými vpředu a v zadu (obvykle na levé straně vozidla), kolmo k podélné ose vozidla viz. následující obrázek:

Každá třída má také svou bezpečnostní značku, viz. například následující obrázek.



Bezpečnostní značka - Infekční látky

Cisternové dopravní prostředky s jednou nebo více cisternami o vnitřním obsahu větším než 3000 l musí mít kromě toho na bočních stranách každé cisternové komory umístěné shodné oranžové tabule opatřené černými identifikačními čísly.

Dále musí mít cisterny na bočních stranách a zadní straně vozidla bezpečnostní značky o délce nejméně 250 mm.

Po vyložení nebezpečného nákladu musí být výstražné tabule a bezpečnostní značky sejmuty nebo zakryty

Dopravní prostředek dále musí vyhovovat obecně platným předpisům dané země, v České republice zákonu č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů a vyhlášce č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Dále také předepsanému schválení vozidel podle Dohody ADR.

Vozidla musí mít speciální umístění hnacích motorů, čerpadel, ochranu výfukového potrubí a palivové nádrže, bezpečnostní elektrické zařízení, ochranu kabiny řidiče.

Každá dopravní jednotka musí být vybavena:

- sadou nářadí,
- alespoň jedním zakládacím klínem, odpovídajícím rozměrům kol použitého vozidla,
- dvěma lampami s oranžovým světlem, které jsou nezávislé na elektrickém zařízení vozidla,
- nutnou výbavu (ochranné brýle, rukavice, oblek, láhve s čistou vodou),
- dvěma hasícími přístroji (opatřenými plombou).

V průběhu přepravy nebezpečných nákladů má osádka povinnost:

- vykonávat dozor nad vozidlem,
- označit vozidlo stojící v noci při snížené viditelnosti,
- zákaz stání v obytných aglomeracích,
- zákaz kouření během manipulace, řízení a v blízkosti stojících vozidel,
- u parkujícího vozidla zatáhnout ruční brzdu.

V květnu 1956 byla v Ženevě sjednána „**Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě**“ (CMR). Československo tuto smlouvu ratifikovalo v září 1974. Česká republika jako nástupnický stát ji také respektuje. Úmluva CMR byla publikována ve Sbírce zákonů jako **vyhláška č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)** a byla **novelizována vyhláškou č. 108/2006 Sb.m.s.**

Tato Úmluva se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy CMR.

Podmínky Úmluvy **CMR se nevztahují** na přepravy prováděné v rámci mezinárodních přeprav:

- pošty,
- mrtvol,
- stěhování svršků.

Při přepravě zásilek kombinovanou dopravou se **Úmluva CMR** používá rovněž, s výjimkou těch případů, kdy dojde k přeložení zásilky. V případě, že překročení dodací lhůty nebo ztráta zásilky jsou zaviněny jiným druhem dopravy, nenese silniční dopravce podle této Úmluvy odpovědnost.

Uzavření a provádění přepravní smlouvy

Dokladem o uzavření přepravní smlouvy je „**Nákladní list CMR**“, který se vyhotovuje ve **3** původních vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem:

- 1 doklad patří odesílateli,
- 1 doklad doprovází zásilku,
- 1 doklad si ponechá dopravce.

Doklady vyhotovuje odesílatel a ručí za správnost údajů uvedených v tomto dokladu. Odpovídá za škody, které mohou dopravci vzniknout z uvedení nesprávných údajů.

Odpovědnost odesílatele:

Odesílatel odpovídá za veškeré výlohy a škody, které vzniknou dopravci v důsledku nepřesnosti nebo neúplnosti vyplnění Nákladního listu CMR,

Odesílatel odpovídá dopravci za škody způsobené osobám, na provozních prostředcích nebo na jiných zásilkách vadami obalu zásilky, jakož i za veškeré výlohy vzniklé z tohoto důvodu, ledaže by závada byla zjevná nebo dopravci známá v době převzetí zásilky a dopravce neměl k tomu výhrady.

Odpovědnost dopravce:

Doprovce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.

Doprovce odpovídá za následky ztráty nebo nesprávného použití dokladů v Nákladním listě CMR uvedených a k němu připojených nebo dopravci odevzdaných. Je však povinen nahradit nejvýše částku, kterou by hradil při ztrátě zásilky.

Dopravce se nemůže dovolávat, ve snaze zprostit se své odpovědnosti, ani vad vozidla použitého k přepravě, ani zavinění nebo nedopatření osoby, od níž najal vozidlo, nebo jejích zástupců nebo pracovníků.

Dopravce je zproštěn odpovědnosti, jestliže ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno oprávněným, příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci. Podat důkaz o tom, že ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty vznikly některou z těchto příčin náleží dopravci.

Dopravce, který zajišťuje přepravu zásilky dle podmínek Úmluvy CMR musí splnit povinnosti, které jsou dány Úmluvou CMR:

- při převzetí zásilky k přepravě dopravce přezkoumá:

1. správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech,
2. zjevný stav zásilky a jejího obalu.

Dopravce potvrdí přijetí zásilky v Nákladního listu CMR, případně uvede výhrady do nákladního listu, pokud má pochybnosti o dobrém stavu zásilky.

- povinnosti spojené s převzetím zásilky,
- odpovědnost dopravce během přepravy - dodržet dodací lhůty, zabránit poškození a ztrátě zásilky,
- povinnosti spojené s vydáním zásilky.

Dodací lhůta:

- Překročení dodací lhůty nastává tehdy, nebyla-li zásilka vydána ve sjednané lhůtě (pokud byla stanovena). V případě, že dodací lhůta nebyla sjednána, má se za dodací lhůtu taková doba, kterou k zajištění přepravy potřebuje pečlivý dopravce.

Ztráta zásilky:

- Za ztracenou se zásilka považuje tehdy, jestliže nebyla vydána:
- do 30 dnů od sjednané dodací lhůty,
- do 60 dnů ode dne převzetí zásilky dopravcem, nebyla-li doba dodání sjednána.

Náhrada škody dopravcem

Má-li dopravce podle ustanovení této Úmluvy povinnost nahradit škodu za **úplnou ztrátu** nebo **částečnou ztrátu** zásilky, vypočítá se **náhrada z hodnoty zásilky** v místě a době jejího převzetí k přepravě. Hodnota zásilky se určuje podle burzovní ceny, a není-li burzovní cena, podle běžné tržní ceny, a není-li ani burzovní ani běžná tržní cena, podle obecné hodnoty zboží stejné povahy a jakosti. Náhrada škody však nesmí přesahovat 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti (podrobný výpočet náhrady škody je uveden v čl. 23 Úmluvy CMR). Kromě toho se hradí dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky, a to při úplné ztrátě v plné výši a při částečné ztrátě poměrným dílem; jiné škody se nehradí.

Při poškození zásilky hradí dopravce částku, o kterou se její hodnota snížila. Částka se vypočítává z hodnoty zásilky. Náhrada škody nesmí však přesahovat:

- je-li poškozením znehodnocena celá zásilka, částku, která by se vyplatila při její úplné ztrátě,
- je-li poškozením znehodnocena jen část zásilky, částku, která by se vyplatila při ztrátě znehodnocené části zásilky.

Je-li **překročena dodací lhůta** a oprávněný prokáže, že vznikla škoda z tohoto důvodu, je dopravce povinen hradit škodu jen do výše dovozného.

Předpokladem provedení přepravy je realizace nakládky přepravovaného zboží – zásilky. Úprava nakládky je v českém právním řádu poměrně zkoupá, podrobnější úpravu lze nalézt v zahraničních úpravách, popřípadě v některých mezinárodních úmluvách.

Nakládka v sobě zahrnuje naložení, umístění a zajištění zboží.

Obecně se má za to, že nakládku provádí odesílatel, neboť ten je tzv. zbožíznalcem, tedy osobou, která ví, jakým způsobem lze nakládku zásilky provést, tuto umístit na ložné ploše dopravního prostředku a jakým způsobem ji připevnit, tedy zajistit proti běžným účinkům přepravy. V případě, že dopravce vyzvedává zásilku u třetí osoby, nikoli u odesílatele, s nímž sjednal přepravní smlouvu (sjednal-li např. přepravní smlouvu se zasílatelem), plní povinnost řádné nakládky tato třetí osoba v odpovědnosti odesílatele. Vady nakládky způsobené touto třetí osobou jsou tedy přičitatelné odesílateli coby smluvnímu partnerovi.

Nelze vyloučit, že při nakládce zboží se určitým způsobem zapojí do toho procesu též dopravce, především jeho řidič, přičemž způsob a rozsah jeho zapojení pak vyvolává odpovědnostní důsledky, jimiž se budeme zabývat níže. Všeobecně však lze říci, že řidič dopravce sám není zplnomocněn převzít odpovědnost dopravce za provedení nakládky a dohody odesílatele s řidičem tedy neznamenaají automaticky vznik povinnosti dopravce nakládku provést. Uskuteční-li nicméně řidič dopravce (se svým spolujezdcem či závozníkem) nakládku zásilky bez vědomí odesílatele, je možno vady této nakládky dopravci přičítat.

Naložení zásilky znamená především přemístění zásilky na popř. do dopravního prostředku, umístění pak znamená její uložení na určité místo, popř. rozmístění na ložné ploše vozidla, rozdělení na jednotlivé části, nebo naopak stohování apod., pod zajištěním pak rozumíme zabezpečení zásilky před pohybem, pádem nebo posunem, tedy zejména uvázání, ukotvení či jiný způsob provedení fixování. Nakládku lze považovat za ukončenou, je-li zásilka uložena na vozidle a nezbytným způsobem zabezpečena. Dopravce není povinen přezkoumávat, zda zásilka byla na vozidlo řádně naložena a připevněna, je však povinen přezkoumat, zda je zásilka řádně uložena za účelem její přepravy po veřejných komunikacích. Dopravce tedy není schopen stanovit, zda např. upevnění zásilky popruhy nepovede k jejímu poškození (příliš velkým tahem popruhů), ale musí prověřit, zda zásilka neohrozí při její přepravě ostatní vozidla či provoz na komunikacích.

To neznamena nicméně, že pokud řidič dopravce při provádění nakládky odesílatelem zjistí, že zásilka není řádně umístěna či připevněna, že by o takovém zjištění měl pomlčet a neměl by požadovat nápravu odesílatelem a na tuto skutečnost neupozornit. K přímé účasti (činnosti) při nakládce však nemůže být řidič dopravce nucen.

Pojmy:

- Rozsah (zákonné) odpovědnosti dopravce v mezinárodní a národní dopravě
- Historicky zjištěná míra rizika = základ pro výpočet pojistných sazeb vs. komerční vlivy
- Hodnota zboží, dopravné jako součást pro stanovení pojištěné částky
- Rozsah pojistného krytí; Institute Cargo Clauses
- Způsob výpočtu pojištění, pojistná prémie ~ cena pojištění
- Připojištění zisku
- Výluky a nezahrnutá rizika
- Připojištěná rizika

Úmluva TIR – Celní úmluva o mezinárodní dopravě zboží na podkladě karnetů TIR. Tato Úmluva byla poprvé vydána v ČSSR jako vyhláška č. 144/1982 Sb., nejnovější novela (Sdělení MZV) má číslo 61/2008 Sb., nahrazující vyhlášku ministra ZV č. 144/1982 Sb.

Úmluva TIR stanoví, že zboží musí být přepravováno ve vozidlech nebo kontejnerech, jejichž nákladový prostor je konstruován takovým způsobem, aby nebyl možný přístup do ložného prostoru, a každé vniknutí nezanechalo viditelné stopy. Zboží ve vozidlech nebo kontejnerech musí být pod celní uzávěrou.

Karnet TIR je možné použít pouze pro přepravu zboží prováděnou beze změny nákladu, přes jedny nebo více státních hranic, od celnice odeslání jedné ze smluvních zemí Úmluvy TIR

k celnici určení jiné smluvní země, nebo téže smluvní země, ve kterých působí vydávající a záruční sdružení TIR.

Karnet TIR nelze použít v rámci vnitrounijních přeprav, neboť toto území je považováno za celní unii a nedochází tak k překračování státních (celních) hranic.

Získání karnetu TIR

Podání Žádosti o přijetí do systému TIR

Projednání žádosti orgány Sdružení a Celním ředitelstvím

Po kladném stanovisku žadatel podepíše Závazné prohlášení dopravní společnosti pro přijetí do celního systému TIR a udělení oprávnění k užívání běžných karnetů TIR. K podmínkám patří mj. složení finanční záruky, absolvování školení TIR a potvrzení o bezdlužnosti žadatele vůči státu.

Použití karnetu TIR:

Vydaný karnet TIR obsahuje 4, 6, 14 nebo 20 útržkových a kmenových listů, na jejichž počtu závisí, kolika zeměmi bude možno na podkladu karnetu TIR tranzitovat. Úmluva TIR umožňuje celní projednávání zboží u více celních úřadů odeslání a více celních úřadů určení, tzn. je možné provádět i částečné nakládky a vykládky zboží, jejich počet však nesmí přesáhnout čtyři.

Použití karnetu není omezeno pouze na silniční dopravu, ale na základě uznání kontejneru jako schválené nákladní jednotky (za stanovených podmínek) i pro dopravu po železnici, pro vnitrozemskou vodní a výjimečně i pro námořní dopravu, přičemž alespoň minimální část celé přepravní operace musí být uskutečněna po silnici.

Karnet ATA je mezinárodní celní dokument, který umožňuje dočasné vyvezení zboží osvobozené od cla a daní. Tento dokument je vhodný pro použití u obchodních vzorků, zařízení potřebných pro výkon povolání, vědeckovýzkumný materiál nebo prezentační nabídky na veletrzích a výstavách ve vyjmenovaných zemích světa (cca 60 včetně ČR).

Karnet ATA ulehčuje celní projednávání:

Úspora času a fin. prostředků (odpadá povinnost složit celní jistinu)

Urychlení celního odbavení

Snadná manipulace s vyváženým zbožím v zahraničí

Karnet ATA může být vystaven i fyzické osobě bez jakékoli registrace (proti pasu či OP, a složení celní jistiny, která činí cca 1/3 hodnoty zboží uvedené v karnetu ATA. Jistina je vratná po odevzdání řádně projednaného karnetu ATA.

Postup při použití karnetu ATA:

- Vyzvednout formuláře ATA a tiskopis „Smlouvy o vystavení karnetu ATA“ v Hospodářské komoře ČR; vyjmenovat všechny státy předpokládaného tranzitu a dočasného dovozu)
- Vyplnit všechny listy karnetu ATA (korespondenční jazyk země dočasného dovozu)
- Vyplněný karnet ATA předložit s registrací Smlouvy k potvrzení na HK ČR
- Zaplatit poplatek za vystavení karnetu ATA
- Po potvrzení u HK předjednat karnet ATA u příslušného vnitro- zemského CÚ
- Při vývozu zboží na karnet ATA tento předložit každému celnímu úřadu průvozu – zaznamenává se datum vstupu nebo výstupu, oddělí se příslušný list
- Po zpětném dovozu se použitý a řádně ukončený karnet ATA vrací HK

Doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostní přestávky řidičů upravuje:

- Nařízení ES 561/2006: při provozování vnitrostátní či mezinárodní silniční nákladní dopravy v členských státech ES, Lichtenštejnska, Švýcarska, Norska i Islandu musí dopravce zajistit, aby při kontrole řidič předložil záznamy z běžného dne a záznamy použité řidičem z období 28 předchozích dnů před kontrolou
- Dohoda AETR: při provozování silniční dopravy mimo uvedené státy musí dopravce zajistit, aby řidič při probíhající kontrole předložil záznamy týkající se předchozího kalendářního týdne a poslední den týdne předcházejícího, ve kterém řídil.

Práce osádek dle nařízení ES 561/2006:

Práci osádek silničních tahačů v rámci EU a vnitrostátní dopravy v ČR upravuje nařízení č. 561/2006/ES Evropského parlamentu a Rady týkající se harmonizace určitých sociálních předpisů vztahujících se k silniční dopravě, měnících Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) 2135/98, a rušící Nařízení Rady (EHS) 3820/85.

Dopravce musí zajistit, aby řidič dodržoval následující pracovní doby:

1. Doba řízení: celková doba řízení mezi dvěma denními odpočinky a nebo denním a týdenním odpočinkem nesmí přesáhnout 9 hodin. Výjimečně, 2x za týden může být prodloužena na 10 hodin.

Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin, a nesmí být současně překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená Nařízením vlády č. 589/2006 Sb.

Celková doba řízení nesmí přesáhnout dobu 90 hodin v období 2 po sobě následujících týdnů.

2. Bezpečnostní přestávka:

Bezpečnostní přestávka je doba, během které řidič nesmí řídit ani vykonávat jakoukoliv jinou práci, která je určena výhradně k jeho zotavení.

Po 4,5 hodinách musí mít řidič nepřerušenu přestávku v délce minimálně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku. Tato přestávka může být rozdělena do dvou o trvání nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka o 30 minutách.

3. Denní doba odpočinku:

i. Jedná-li se o 1 řidiče

Nedělený odpočinek = v průběhu každých 24 hodin musí mít řidič odpočinek v délce 11 po sobě jdoucích hodin, který smí být zkrácen na dobu 9 po sobě jdoucích hodin nejvýše 3x týdně

Dělený odpočinek = ve dnech, ve kterých se odpočinek nezkracuje, smí být čerpán ve dvou oddělených částech během 24 hodin, přičemž první z těchto částí musí trvat minimálně 3 po sobě jdoucích hodiny a druhá nejméně 9 po sobě jdoucích hodin. Tím se doba minimálního odpočinku prodlužuje z 9 na 12 hodin

ii. jedná-li se o 2 řidiče ve stejném voze, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně 9 po sobě jdoucích hodin za každé období 30 hodin.

4. Týdenní doba odpočinku

Ve kterýchkoliv dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič 2 běžné týdenní doby odpočinku (tzn. 2 x 45 hodin), a nebo jednu běžnou dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku v celkové délce 24 hodin. Takové zkrácení však musí být dorovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotčeném týdnu, tzn. v délce 1 x 45 hodin + 1 x 24 hodin + kompenzace.

Pojmy:

- Burzy nákladů a volných dopravních prostředků = Raaltrans, TimoCom,
- mezizasílatelé v silniční dopravě; zásady předcházení škodám při použití neznámých (nových) smluvních dopravců
- Falešné mezičlánky, přerušení odpovědnosti za škodu či ztrátu zásilky
- Odpovědnost dopravce za dozor nad zásilkou; výluky z odpovědnosti v případě krádeže a loupeže
- Databáze rizikových dopravců

3. b **Železniční doprava, podmínky CIM, SMGS**

- právní aspekty
- přeprava a doprava
- dokumenty
- tarify a ceny
- geografie



Časová osa podnikání na železnici v českých zemích

1841 – 1851 Vznik prvních státních železnic

1854 Koncesní zákon

1855 – 1877 Rozvoj soukromých žel. společností

1877 Sekvestrační zákon

1877 – 1914 2 etapy zestátňování velkých společností

Rozvoj vzniku soukromých místních tratí

- 1919 – 1939** Zestátňování místních tratí
V GB sdružování malých společností do 4 velkých
- 1939 – 1945** Rozdělování železnic v důsledku rozdělení Evropy
za 2. světové války
- 1945 – 1993** Existence státních železnic v celé Evropě, budování
pravidel mezinárodní spolupráce
- 1983** Privatizace BR
- 1993 – 2004** Změna státních železnic na obchodní společnosti
- 2004** Liberalizace evropského železničního trhu

Co přinesla liberalizace?

Liberalizace evropského železničního trhu

Zbourala hranice

Státní železnice přestaly mít hájené území.

Začal konkurenční boj mezi státními železnicemi, ukazuje se rozdílná úroveň obchodní šikovnosti.

Rozpadl se dlouholetý funkční systém mezinárodní spolupráce.

Co přinesla liberalizace?

Liberalizace evropského železničního trhu

Umožnila vznik nových dopravců

Podnikoví dopravci začínají realizovat dopravu mezi závody po veřejné síti.

Vznikají noví dopravci, státní železnice poskytují lokomotivy veřejnému sektoru.

Noví dopravci přebírají vozbu ucelených vlaků, státní železnice se snaží vytvářet překážky.

Přeprava jednotlivých vozů

Jediná, ale objemem velice rozsáhlá kategorie nákladní přepravy, kde probíhá skutečný boj mezi železniční a silniční přepravou.



Slabá místa silniční kamionové přepravy

Není schopná žít bez státní infrastruktury

Reaguje pouze na podmínky vytvořené státy pozitivně i negativně.

Má své nepřekonatelné limity – akční rádius, řidiči, PHM, ...

Má i své výrazné výhody, které ji budou i v budoucnu udržovat při životě.

Slabá místa železniční dopravy

Poslední míle

- vlečky
- vykládková místa

Přístup na dopravní cestu

- osobní doprava
- konkurenční trasy

Legislativa EU

Evropskou železniční legislativu v podstatě tvoří základní legislativní dokumenty (např. Šestá směrnice EU – rámec evropských daňových zákonů, a množství dalších obdobně koncipovaných legislativních dokumentů), legislativní dokumenty pro interoperabilitu evropského železničního systému (zkrácené označované jako TSI) a dokumenty deklaratorního charakteru, jako jsou např. různé bílé, zelené a další knihy EU, tzv. železniční balíčky, a další. Schvalovací procesy pro každou skupinu zmíněných legislativních dokumentů jsou různě složité a prolínají se rozličnými evropskými institucemi.

Legislativa EU

Základním tvůrcem návrhů evropské legislativy je **Evropská komise**, jako exekutivní orgán EU. Dalším spolutvůrcem je **Evropský parlament** a **Evropská rada**. Tyto instituce mají částečnou zákonodárnou iniciativu, jejich hlavním posláním je ale schvalování legislativních návrhů vypracovaných Evropskou komisí. Pro železniční průmysl jsou pak důležité speciální procedurou zřízené organizace, které připravují návrhy legislativních dokumentů pro železniční sektor (např. **Evropská agentura pro železnici – ERA**).

Legislativa EU

4 železniční balíčky

„Železničním balíčkem“ je označován souhrn návrhů nové, resp. novelizace stávající, legislativy Evropské unie, příp. další opatření, iniciovaný Evropskou komisí v rámci svých pravomocí s vlivem na evropský železniční trh.

Legislative EU – železniční sektorové organizace

CER

UIC

UNIFE

RNE

EIM

UIP

Společenství evropských železnic (CER) sdružuje 76 železničních podniků, infrastruktury a leasingových společností z Evropské unie, kandidátských zemí (Makedonie a Turecko), Norska a Švýcarska. Komunikuje za železnice, lobuje v EP, vede dialog s partnery.

CER sleduje tyto hlavní směry:

- **Lobování kvality** - CER pokrývá všechny oblasti politiky, které mohou mít dopad na železniční dopravu. V úzké spolupráci se svými členy vede aktivní dialog s tvůrci evropské politiky.

- **Komunikace za železnice** – má pověst kompetentního a spolehlivého partnera spolupracujícího se sdělovacími prostředky, publikuje informace o dění v této oblasti (týdenní newsletter, měsíčník). Za pomoci pravidelně aktualizovaných webových stránek CER (www.cer.be) poskytuje snadný přístup k informacím. Poskytuje aktuální informace o evropské dopravní politice. V nové knize CER „Reforma Železnice“ - přináší ucelený přehled o železniční reformě v Evropě a ve světě.

- **Vedení dialogu s partnery** - CER se neustále snaží být partnerem k budování stabilních vztahů mezi odvětvím a evropských institucí.



UNIFE – Association of the European Rail Industry

UNIFE reprezentuje evropské společnosti v oblasti návrhu, výroby, údržby a rekonstrukce železničních dopravních systémů, subsystémů a souvisejících zařízení. Členství se vztahuje i na přidružené členy, převážně složené z národních asociací železničního průmyslu. Úkolem je zastupovat zájmy svých členů na mezinárodní úrovni a úrovni EU. V rámci UNIFE pracuje několik pracovních skupin.

UNIFE - Evropská asociace železničního průmyslu vznikla v roce 1991 sloučením tří francouzských asociací:

AICMR (Association Internationale des Constructeurs de matériel roulant),

AFEDEF (Association des Fabricants Européens d'Equipements Ferroviaires)

CELTE (Constructeurs Européens des Lokomotivy thermiques et Electriques),

Stálý sekretariát UNIFE je v Bruselu a udržuje blízké kontakty s evropskými a mezinárodními institucemi. UNIFE se stalo významným partnerem v konzultacích otázek rozvoje dopravy. Sekretariát koordinuje práci více než 500 expertů, sdružených v jednotlivých Výborech a Expertních skupinách týkajících se hlavně těchto témat:

Veřejné vztahy / Evropský výzkum / Standardizace a harmonizace v EU

Posláním sdružení je aktivně rozvíjet prostředí, ve kterém členové UNIFE mohou navrhnout železniční systémy pro zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Dalším posláním je podporovat růst trhu železniční dopravy pro udržitelnou mobilitu za pomoci:

podpory evropské politiky ve prospěch železniční dopravy, vybudování evropského interoperabilního a efektivního železničního systému, zajištění evropského železničního dodavatelského průmyslu za účasti pokročilého výzkumu, inovací a kvality, poskytování technických a politických znalostí svým členům



UIC – INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS

UIC je celosvětová mezinárodní organizace, zabývající se problematikou železniční dopravy. Má více než 200 členů na všech 5 kontinentech. Sdružení podporuje železniční dopravu na celosvětové úrovni, vytváří nové světové standardy v oblasti železniční dopravy.

Členy UIC mohou být:

- železniční podniky
- manažeři infrastruktury
- provozovatelé železniční nebo kombinované dopravy,
- poskytovatelé služeb v oblasti kolejových vozidel a trakce
- leasingové společnosti
- poskytovatelé doplňkových služeb ve stanicích i ve vlacích
- výzkumné ústavy a akademická sféra se zaměřením na železniční sektor

Posláním a cílem UIC je podpora železniční dopravy na světové úrovni a řešení výzev pro podporu mobility a trvale udržitelného rozvoje. Dalším cílem je usnadňovat sdílení osvědčených postupů mezi členy, podporovat je v úsilí o rozvoj nových obchodních aktivit, navrhnout nové způsoby zlepšení z pohledu vlivu na životní prostředí, podporu interoperability, vytvořit nové světové standardy v oblasti železniční dopravy (včetně společných norem s jinými druhy dopravy), rozvíjet odborná střediska (zvyšování rychlosti, bezpečnosti, zabezpečení, e-Business, ...).

Prvotním a hlavním úkolem UIC bylo sladění a zlepšení podmínek pro železniční stavby a provoz – tzv. technická jednotnost. Myšlenka na vytvoření mezinárodní organizace, sdružující železniční společnosti, vznikla v návaznosti na mezinárodní konferenci Portorosa, v Itálii dne 23. listopadu 1921, následně na mezinárodní konferenci v Ženevě dne 3. května 1922. Zástupci státu podpořili „Vytvoření stálé železniční správy se zaměřením na mezinárodní dopravu pro standardizaci a zlepšování podmínek pro stavby dráhy a provoz“. Ustavující mezinárodní konference UIC byla v Paříži dne 17. října 1922.

Úspěch UIC v oblasti standardizace:

Pomocí UIC kódů zemí je provedeno jednoznačné určení vlastnictví kolejových vozidel.

V roce 1990 byl přijat GSM-R radiový systém. Jedná se o telekomunikační specifikace zahrnující hlasové a zabezpečovací systémy.

UIC zavedla standardní mezinárodní železniční terminologii, stejně jako trojjazyčný (anglicko-francouzsko-německý) slovník pojmů. **Tezaurus** byl výsledkem spolupráce Evropské konference ministrů dopravy (ECMT) a UIC a byl vydán v roce 1995.

RNE – RAILNET EUROPE

Organizace byla založena v lednu 2004 jako neziskové sdružení manažerů infrastruktury a subjektů přidělujících vlakové trasy (IMS Infrastructure Managers / ABS Allocation Bodies) s cílem usnadnění mezinárodní dopravy na evropské železniční infrastruktuře, harmonizování podmínek přístupu a vdeň vývoje a provozu informačních systémů pro podporu mezinárodní dopravy, především:

PCS (Path Coordination System, dříve Pathfinder – nástroj pro objednávky tras a sestavu jízdních řádů),

TIS (Train Information System, dříve EurOptiRails – zjišťování aktuální polohy vlaků v mezinárodním provozu),

CIS (Charging Information System, dříve EICIS – informace o poplatcích za použití infrastruktury), sjednocování formátů Prohlášení o dráze (Network Statements) členských zemí.

RNE má několik oblastí činnosti:

Informace o zemi - poskytuje rychlý přehled o Všeobecně orientovaných informacích a individuálních podmínkách pro všechny členské RNE.

Řízení koridoru - podporuje procesy a nástroje při vedení hlavních dopravních toků po evropských železničních koridorech.

Jízdní řády - harmonizuje mezinárodní jízdní řády. Poskytuje příručku na podání společné žádosti o trasu vlaku.

OSS – One-stop-shop – poskytuje rychlé a kompetentní rady ve všech zemích s jednotnou „tváří“ k zákazníkovi.

Informační systém o vedení vlaku (TIS Train information system, dříve Europtirails) – sledování jízdy vlaku po Evropě.

Systém plánování trasy vlaku (PCS, dříve Pathfinder) - nástroj pro plánování mezinárodní trasy vlaku.

Změnový informační systém (CIS, dříve EICIS) - přístup k informacím o ceně za použití infrastruktury.

Poprodejní služby.

Prohlášení o dráze - RNE schválila společné struktury a implementace průvodce pro vytváření zpráv o síti v souladu s článkem 3 směrnice 2001/14/ES.



EIM – EUROPEAN INFRASTRUCTURE MANAGERS

Organizace EIM byla založena na jaře 2002 s cílem prosazovat zájmy a názory nezávislých manažerů infrastruktury v Evropě po liberalizaci železničního trhu. EIM je otevřené a demokratické sdružení, kde má každý člen jeden hlas. Posláním je práce na zlepšení a rozvoji železniční dopravy. EIM Působí také spolu s průmyslem jako organizace advokacie vzhledem k evropským institucím. EIM poskytuje odborné znalosti odpovídajícím evropským institucím včetně Evropské železniční agentury (ERA).

Poslání

- Vytvoření rovných intra a intermodálních podmínek.
- Podpora rozvoje železniční dopravy.
- Zajištění účinné nákladově efektivní a otevřené železniční sítě.
- Příprava infrastruktury pro provoz v nezávislém a nediskriminačním režimu, usnadnění optimalizace celkových nákladů na systém a výkon.



UIP – INTERNATIONAL UNION OF WAGON KEEPERS

Mezinárodní unie držitelů kolejových vozidel zastřešuje 14 evropských asociací ze 14 evropských zemí (z ČR je to Sdružení držitelů a provozovatelů železničních vozů – SPV). UIP zastupuje zájmy svých členů v Evropské unii a dalších mezinárodních organizacích. Provádí výzkum v oblasti techniky, ekonomiky provozu a marketingu a zastupuje zájmy držitelů soukromých vozů tím, že se podílí na vypracování mezinárodních pravidel a směrnic pro provoz a údržbu železničních vozidel. Hlavním cílem je zajistit budoucnost pro existenci privátních vozů na liberalizovaném trhu. Nezbytným předpokladem pro dosažení tohoto cíle je zastavení poklesu provozních výkonů železniční nákladní dopravy.

Jednotlivé asociace a UIP reprezentují majitele, uživatele a další strany zainteresované na dopravě a přepravě soukromými železničními nákladními vozy provozovanými v Evropě. Dříve se jednalo o privátní vozy, tzv. P-vozy. Privátní nákladní vozy se podílejí téměř polovinou na celkovém přepravním výkonu (tkm) na železnici.

V rámci evropských aktivit podporuje UIP spolu s partnerskými organizacemi politiku evropské liberalizace. UIP se významně podílelo na zpracování Všeobecné smlouvy o používání nákladních vozů (VSP) / General Contract of Use (GCU) / Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV).

Legislativa v ČR

Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.

- Vlastník dráhy
- Provozovatel dráhy
- Provozovatel drážní dopravy

**Prováděcí předpisy k zákonu č. 266/1994 Sb., o drahách –
vyhlášky a nařízení**

Vyhlášky

- Dopravní řád drah
- Řád určených technických zařízení
- Stavební a technický řád
- Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- Vyhláška o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení
- Vyhláška o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci

Nařízení

- Přepравní řád pro veřejnou nákladní přepravu
- Nařízení vlády o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému

Ostatní

- Užití železniční infrastruktury celostátních a regionálních drah – cenová regulace
- Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních při provozování drážní dopravy

Přepravní smlouva

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

„Nový občanský zákoník“

§ 2555 - § 2585

Cenotvorba v železniční dopravě

Cena za trasu, cena za hmotnost vlaku, spotřebovaná elektrická energie, bonusy a příplatky dopravní politiky



Poplatek za dopravní cestu
Poskytnutí železničního vozu
Odpovědnost z přepravní smlouvy
Náklady dopravce
Marže

Vnitrostátní přeprava x Mezinárodní přeprava

Ucelené vlaky x Jednotlivé zásilky



4 železniční přepravní systémy

(Kombinovaná přeprava)

i. Ucelené vlaky

- Jednoduchá technologie dopravce
- Pravidelný x ad hoc režim
- Přizpůsobení nakládacích a vykládacích míst
- Ložený a prázdný běh zpravidla 1:1

Komplikace

- Nutnost vyřazení vozu z ucelené soupravy

ii. Jednotlivé zásilky

- Uzavřený systém vlaků
- Náhodný výskyt zásilek
- Dirigování pohybu prázdných vozů
- Nenáročná nakládací a vykládací místa
- Seřadovací stanice

Komplikace

- Zavlečení vozu, oddělení nákladního listu a zásilky

iii. Vnitrostátní přeprava

- Platí pouze legislativa ČR
- Realizace prostřednictvím více dopravců je výjimečná
- Nižší technické nároky na vozidla
- Smluvní i provozní jazyk je čeština

iv. Mezinárodní přeprava

- Místo odeslání a místo určení leží na území různých států
- Platí pouze mezinárodní dohody
- Zpravidla realizace prostřednictvím více dopravců
- Vyšší technické nároky na vozidla
- Smluvní i provozní jazyky podle mezinárodních dohod

Úmluva COTIF

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) sdružuje smluvní strany - členské státy do Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF). Oblast působnosti 39 členských států Úmluvy COTIF je od Severního moře k Středozemnímu moři, od Atlantiku po Černé moře. Úmluva byla podepsána v Bernu (1980), ratifikována (1983) a stala se právním předpisem - platným i pro ČSSR (1985) - jejím uveřejněním ve Sbírce zákonů, a to vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 8/1985 Sb.

Vláda České republiky svým usnesením č. 343 z dubna 1999 souhlasila s postupem delegace České republiky na Valném shromáždění Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), která se konala v litevském Vilniusu. Protože se nevyskytly skutečnosti nepříznivé pro ČR, podepsala česká delegace pozměňovací protokol. Tímto podpisem byl překročen důležitý mezník ve vývoji mezinárodní železniční dopravy.

Podpisem byla uzavřena nejvýznamnější revize Úmluvy COTIF, která vyjma jiného reagovala na změny vyvolané reakcí na směrnici 91/440/EHS. Přepravně-právní problémy v železniční dopravě nemohou být dnes řešeny izolovaně, ale nutno je harmonizovat z hlediska právního řádu EU. Ratifikace Protokolu, která se očekává od států nejpozději v roce 2005, se stala současně i jednou z podmínek přijetí ČR do EU, protože cílem revize byla nejen liberalizace v železničním sektoru (v souladu se směrnicemi EU, zejména 91/440/EHS, 95/18/ES, 96/48/ES a dalších), ale i dalších aspektů (např. větší smluvní volnost).

Jednotné právní předpisy CIM

Jednotné právní předpisy platí pro každou smlouvu o přepravě zboží za úhradu po železničních tratích, leží-li místo převzetí zboží k přepravě a místo určené pro dodávku ve dvou různých členských státech. Uvedené platí bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran přepravní smlouvy.

Základní pojmy

Navazující dopravce

Smluvní dopravce

Výkonný dopravce

Jednotné právní předpisy CIM

Kogentní právo

Pokud to tyto Jednotné právní předpisy výslovně nepřipouštějí, je každá dohoda, která se od těchto Jednotných právních předpisů přímo nebo nepřímo odchyluje, neplatná a nemá právní účinnost. Neplatnost takových dohod nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení přepravní smlouvy. Bez ohledu na to může dopravce svou odpovědnost a své závazky vyplývající z těchto Jednotných právních předpisů rozšířit.

Jednotné právní předpisy CIM

Přepravní smlouva

Přepravní smlouvou se dopravce zavazuje, že za úplatu přepraví zásilku na místo určení a tam ji dodá příjemci.

Přepravní smlouva se zaznamenává v nákladním listě podle jednotného vzoru. Chybí-li nákladní list, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost přepravní smlouvy, která nadále podléhá těmto Jednotným právním předpisům.

Jednotné právní předpisy CIM

Nákladní list podepisují odesílatel a dopravce. Podpis může být nahrazen otiskem razítka, strojovým účtovacím označením nebo jiným vhodným způsobem.

Doprovce je povinen vhodným způsobem potvrdit převzetí zásilky na druhopisu nákladního listu a předat tento druhopis odesílateli.

Nákladní list nemá význam konosamentu (nákladního námořního listu).

Pro každou zásilku je nutné použít jeden nákladní list. Není-li mezi odesílatelem a dopravcem dohodnuto jinak, smí být předmětem nákladního listu pouze náklad jediného vozu.

Při přepravě, která se dotýká celního území Evropského společenství nebo území, v němž se při expedici užívá společného postupu, musí být každá zásilka provázena nákladním listem, který odpovídá požadavkům článku 7.

Mezinárodní svazy dopravců stanoví ve shodě s mezinárodními svazy přepravců a úředními místy, jimž ve členských státech přísluší celní otázky, jakož i s každou mezivládní organizací regionálního hospodářského společenství, která je oprávněna k tvorbě zákonů v oblasti cel, jednotný vzor nákladního listu.

Nákladní list, včetně druhopisu nákladního listu, může mít podobu elektronických záznamů dat převoditelných na čitelné znaky písma. Postupy užité k záznamu a zpracování dat musejí být funkčně rovnocenné, zejména pokud jde o důkazní sílu takto zhotoveného nákladního listu.

Dohoda SMGS

Uplatňuje se pro přepravy mezi státy – členy OSŽD, pokud jsou účastníci dohody.

Česká republika je členem OSŽD, ale není účastníkem dohody SMGS

Při přepravách mezi ČR a zeměmi, které nejsou členy Úmluvy COTIF a jsou účastníky Dohody SMGS dochází ke změně přepravního režimu

Lze využívat společný nákladní list CIM/SMGS

- NL ČD Cargo
- NL CIM/CUV
- NL CIM/SMGS
- (NL SMGS)

The form is a standard Czech railway freight bill (Průvodní list) used for goods transport. It is divided into several main sections:

- Průvodní list CIM (Průvodní list CIM):** Located at the top left, it contains fields for the date of issue, the date of departure, and the date of arrival. It also includes a section for the sender's and receiver's details.
- Vozový list CUV (Vozový list CUV):** Located at the top right, it contains fields for the date of issue, the date of departure, and the date of arrival. It also includes a section for the sender's and receiver's details.
- Průvodní list (Průvodní list):** The main section of the form, located at the bottom. It contains a large table with columns for the date of issue, the date of departure, the date of arrival, and the date of delivery. It also includes a section for the sender's and receiver's details.

The form is printed on a light blue background with black text and lines. It contains numerous fields for data entry, including dates, times, and various checkboxes. The form is a standard Czech railway freight bill (Průvodní list) used for goods transport.

Přechodnost vozů

Přechod vozů mezi železničními podniky s různým rozchodem koleje je řešen buď výměnou podvozků nebo použitím přestavitelných podvozků.

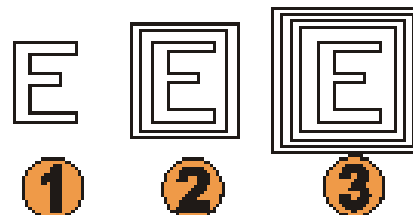
Normální rozchod

Normálně rozchodné vozidlo je určeno pro provoz po koleji s rozchodem 1435 mm.

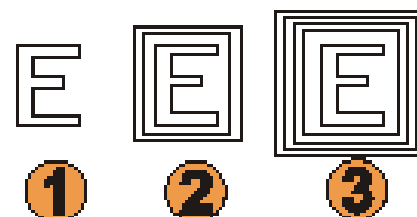
Široký rozchod

Širokorozchodné vozidlo je určeno pro provoz po koleji s rozchodem větším než 1435 mm. Španělsko a Portugalsko používá takzvaný iberský rozchod 1668 mm. Vozy s přechodností na tratě Španělska a Portugalska mají na skříni vozu označení podle obr. 8 poz. 1.

Litva Lotyšsko, Estonsko, Rusko a státy bývalého Sovětského svazu používají rozchod 1520 mm. Přechodnost vozů na tyto železnice je značena podle obr. 8 poz. 2.



Ve Finsku je používán starý ruský rozchod 1524 mm (první trať dobudována roku 1862, kdy bylo Finsko součástí carského Ruska). Na kolejích o rozchodu 1524 mm je možné provozovat i vozidla o rozchodu 1520 mm (ve Finsku je tolerován rozchod 1514-1554 mm) Vozy s přechodností na tratě ve Finsku mají na skříni vozu oznčení podle obr. 8 poz. 3.



Jiné/Široké rozchody ve světě

2134 mm (7 stop): do roku 1892 rozchod anglické Great Western

1828 mm: Erie Railroad do roku 1880

1800 mm: Oberweissbacher Bergbahn

1676 mm (5 stop 6 palců): Argentinský a indický široký rozchod, Pákistán, Bangladéš

1674 mm (5 kastilských stop): Španělský široký rozchod (též 1672 mm)

1668 mm: **Iberský široký rozchod** používaný v Portugalsku a ve Španělsku

1664 mm: Portugalský široký rozchod

1600 mm (5 stop 3 palce): Široký rozchod v Irsku, na jihovýchodě Brazílie a v Austrálii

Široké rozchody

1587 mm: Tramvaj v New Orleans (USA)

1581 mm: Pennsylvánský rozchod tramvají ve Philadelphii a Pittsburghu (USA)

1524 mm (5 stop): starý Ruský široký rozchod v současnosti používaný už jen ve Finsku

1520 mm: **Ruský široký rozchod** používaný též v Mongolsku, Afghánistánu a státech bývalého Sovětského svazu

Normální rozchod

Za normální rozchod je dnes označován rozchod 1435 mm, 4 stopy 8 ½ palce. Je dnes standardem na přibližně 60 % železnic světa, včetně většiny českých. Byl údajně odvozen z rozteče kol anglických dostavníků a v Británii v roce 1846 stanoven zákonem jako jednotný rozchod. Normální rozchod se používá v Evropě (kromě zemí bývalého SSSR, Finska, Španělska a Portugalska), na Blízkém Východě, v Číně, severní Africe, Severní Americe, Austrálii a v Novém Jižním Walesu a u transkontinentálních železnic.

Do skupiny normálního rozchodu se zařazují i některé nepříliš odlišné rozchody:

Normální rozchod

1458 mm: Německo – tramvaj v Lipsku

1450 mm: Německo – tramvajová síť v Drážďanech

1445 mm: Itálie – tramvaje v Miláně, Římě a Turíně

1440 mm: Německo – tramvajová síť v Rostocku (1973–1978
přechod na normální rozchod)

1372 mm: Japonsko – některé dráhy, metro a tramvaje

Jiné/úzké rozchody

1200 mm: Švýcarsko – dráha Rheineck-Walzenhausen u Bodamského jezera

1106 mm (3,5 rakouské stopy): koněspřežka České Budějovice – Linec – Gmunden a uhelné dráhy v Hausrucku

1100 mm: Německo – tramvaj v Braunschweigu a v Brazílii – Rio de Janeiro, ex Lübeck a Kiel

1067 mm **kapský rozchod** (3,5 stopy): rozšířený na jihu Afriky, v Japonsku, Austrálii a na Novém Zélandu

1050 mm: Hidžáská dráha v Sýrii a Jordánsku (Baghdád-Ammán-Medína)

1000 mm metrový rozchod: velmi rozšířený rozchod úzkorozchodných drah a tramvají, též v SRN (včetně již zrušených sítí sudetských měst na území ČR), CH, ESP, P, tramvajová trať Liberec-Jablonec, na Slovensku je takto řešena tramvaj v Bratislavě; základní rozchod železnic například v Keni

Úzký rozchod

991 mm (3 stopy 3 palce): země Commonwealthu

950 mm: Itálie – **italský „standardní“ úzký rozchod**, též Eritrea – bývalá italská kolonie

925 mm: dříve chemnitzské tramvaje

915 mm: Peru

914 mm (3 stopy): Nový Zéland, Ostrov Man, Kuba, Denver & Rio Grande Western v USA.

900 mm: německá úzkokolejka Molli mezi Bad Doberan a Kühlungsborn, ve světě tramvaje a průmyslové dráhy

891 mm (3 švédské stopy): **Švédsko**

Úzký rozchod

880 mm: Norsko – průmyslová dráha Sundland Torvströfabrikk.

838 mm (2 stopy 9 palců): země Commonwealthu

800 mm: horské dráhy ve Švýcarsku – například Wengeralpbahn.

791 mm: úzkokolejky v Dánsku

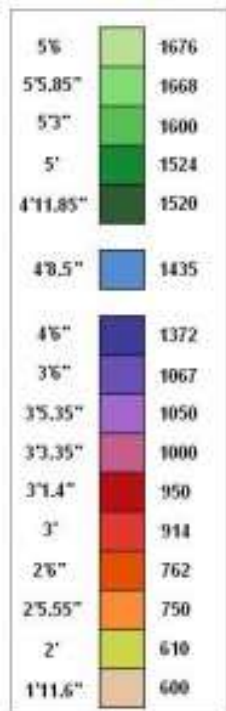
785 mm: úzkokolejky v Polsku a východní Evropě

762 mm (2 1/2 stopy): úzkokolejky v Indii, na Kubě a v Austrálii.

V Jižní Africe přestavěny na kapský rozchod.

760 mm – bosenský rozchod: úzkokolejky v Bosně, Indii, na Kubě a v zemích bývalého Rakouska-Uherska

750 mm: velmi rozšířený rozchod v Německu a zemích bývalého Sovětského svazu. Vojenské a průmyslové dráhy v Argentině.



3. c **Námořní doprava liniová, trampová**

- historie; definice
- hardware
- dokumenty = konosament
- Incoterms
- tarify a ceny
- geografie a zvláštnosti



Smlouva o přepravě

Jakákoliv dohoda, jejímž obsahem a cílem je vymezit podmínky pro přemístění (včetně doprovodných služeb) zboží z jednoho bodu do druhého, je označována jako **Smlouva o přepravě** (Contract of Carriage).

Základními smluvními stranami jsou zde PŘEPRAVCE neboli zadavatel přepravy (v obecných případech se kryje s odesilatelem zboží nebo příjemcem), a DOPRAVCE (neboli provozovatel / vlastník či nájemce dopravního prostředku užitého ke kontrahovanému úkonu přepravy); zvláštní postavení má NVOCC.

Smlouva o přepravě má obvykle písemný, listinný charakter; dosud výjimečně bývá uzavřena pouze v elektronické podobě, a též ústní gentlemanské dohody jsou bez dalšího zápisu uzavírány velmi zřídka (vymahatelnost práva v případě sporu).

Tento typ smluv zcela opomíjí silnější vymezení vlastnických vztahů vůči dopravnímu prostředku a podmínky respektive omezení jeho použití.

Smlouva o (námořní) přepravě se v obecných případech též obvykle vyhýbá pevnému určení času, po kterou bude přeprava uskutečňována a též nestanoví pokuty či slevy za případné překročení vymezeného času.

Pevnými údaji ve smlouvě o (námořní) přepravě budou:

- smluvní strana přepravce
- smluvní strana dopravce (případně jeho zástupci – agenti)
- strany s vlastnickým nárokem na zboží (odesílatel = Shipper a příjemce = Consignee)

- geografické vymezení přepravy (obecně místa nakládky a vykládky; v souvislosti s rozvojem multimodálních přeprav se tyto body zásadně nemusí krýt s přístavem nakládky a přístavem vykládky)
- datum uzavření smlouvy – může se krýt s okamžikem započetí přepravy

Součástí písemného vyjádření Smlouvy o přepravě může být i cenové ujednání a ujednání o dalších podmínkách přepravy s vlivem na konečnou cenu přepravy (rozsah placených služeb v přístavech nakládky a vykládky, omezení pobytu zboží a/nebo kontejnerů v přístavech a z toho vyplývající dodatečné pokuty atp.)

Moderní smlouvy o (námořní) přepravě jsou obvykle předtištěny na sjednocených formulářích a kromě výše uvedených základních údajů též uvádějí podrobná vymezení záruk dopravce vůči přepravci či možnosti postihu při nenaplnění práv a povinností každé ze smluvních stran.

Smluvní vztahy dopravce vs. přepravce – Smlouva o nájmu lodi neboli Charter Party

V rámci Smlouvy o nájmu lodi lze obecně definovat dvojici smluvních stran:

- Vlastník plavidla respektive provozovatel (angl. Owner)
- Nájemce čili Charterer

Vlastník plavidla Smlouvou o nájmu dává plavidlo Chartererovi do nájmu, a to buď

- S úplnou posádkou a vybavením a zásobami
- Či bez posádky (pouze vlastní plavidlo)

Další dělení Smlouvy je možné dle časového hlediska na

- Určitou vymezenou dobu (Time Charter) nebo
- Určitou vymezenou jízdu či jízdy (Voyage/Consecutive Voyage Charter)

Smlouva o nájmu lodi neboli Charter Party vs. Bill of Lading

Obecně nutno zdůraznit, že v případě uzavření Smlouvy o nájmu (Charter Party) se **C/P stává základní smlouvou o přepravě, zatímco B/L tuto funkci ztrácí** a zůstává pouhým dokladem o nakládce, v popsáných případech pak dokladem vlastnictví ke zboží. Z tohoto důvodu se proti celé řadě specializovaných „předpřipravených“ a doporučených Charter Party vyvinul univerzální konosament pod C/P = GenconBill, v podřadné pozici vůči příslušné C/P.

Specializované C/P jsou především vázány komoditou, resp. Relačně-komoditním rozlišením, a zohledňují tím obvyklé podmínky pro daný typ obchodu s typem zboží v příslušné relaci. Pro případ obecné dohody lze použít i univerzální typ C/P Gencon, doporučený námořními konferencemi.

Odpovědnost námořního dopravce za svěřený náklad

V obecném povědomí bohužel převládá názor, že okamžikem převzetí zboží k přepravě poskytuje dopravce vlastníku zboží na oplátku ručení (v případě poškození i ztráty) až do výše plné hodnoty přepravovaného zboží.

Smluvní vztahy v námořní dopravě jsou v tomto partikulárním směru řízeny mezinárodními úmluvami, z nichž zatím poslední (tzv. Hamburská pravidla z roku 1978, u nás po ratifikaci Parlamentem ČR zák. 513/91 Sb.). Ručení námořního dopravce je zde vymezeno částkou SDR (Zvláštní práva čerpání) 2,5 za kilogram přepravovaného zboží, respektive SDR 888,66 za zásilku, při zásadě „čeho-je-více“.

Hamburská pravidla byla přijata v rámci OSN s nabývací klausulí podmíněnou ratifikací v minimálně 20 státech světa. Ač k tomu již dávno došlo, k HP dosud nepřistoupila jediná významná námořní mocnost, a jelikož je případné uplatnění vymezeno pouze dvěma signatáři Pravidel, je jejich globální účinnost velmi nízká.

Základním uspořádáním tedy zůstávají tzv. Hague-Visbyská pravidla (původní úmluva ze 60.let doplněná o některé nové klauzule). Zde je odpovědnost dopravce vymezena na SDR 2/kg přepraveného zboží resp. SDR 666,62 za zásilku, při stejné zásadě. Na Hague-Visby Rules se odvolává naprostá většina smluv o přepravě v námořním průmyslu.

Vzhledem k rostoucí hodnotě zásilek a poměrně dlouhému odstupu od ratifikace HVR byl v rámci OSN učiněn 3. pokus o univerzální celosvětovou dohodu o pravidlech námořní dopravy.

Již dávno dokončené a na podzim 2006 k podpisu předložené úmluvě (proběhla dle plánu v září v Rotterdamu, proto tato budoucí úmluva již bývá označována jako Rotterdamská pravidla) předcházela velmi komplikovaná jednání a text je proto nejen velmi obtížně definovaný (a tudíž málo pochopitelný), ale i záměrně kompromisní, aby přitáhl i některé významné země ve vztahu k námořní dopravě (USA, Čína, ANZUS, Německo)

Navrhují se mimo jiné další navýšení prahu odpovědnosti na SDR 3/kg, ale i institut e-Bill of Lading a další.

Pokud se má opakovat trend délky ratifikace úmluvy (vůči úmluvám předchozím), očekávalo se, že úmluva vstoupí v platnost okolo roku 2015. V této chvíli má však RÚ jen 4 ratifikanty a skutečný význam / přistoupení námořních mocností lze zatím velmi těžko odhadovat.

Jakékoliv další krytí případných škod vyplývajících z přepravy zboží po moři se doporučuje připojistit (zbožové pojištění) u komerční pojišťovny. Takové pojištění, dle dojednaného rozsahu či omezení (komoditního apod.) poskytne vlastníku nejen dostatečnou náhradu v případě částečné či úplné ztráty nákladu, ale jistí jej i ve zvláštních případech – Společná havárie (viz dále)

Rozsah krytí u zbožových pojistek

Ve smyslu tak zvaných Institute Cargo Clauses komerční pojišťovny obvykle nabízí 3 standardní úrovně pojištění rizik v námořní přepravě:

- FPA (Free of Particular Average), dnes se označuje jako ICC „C“
- WPA (With Particular Average), dnes ICC „B“
- AAR (Against All Risks), dnes ICC „A“

Nejběžnější a nejdoporučovanější je úroveň „**Proti všem rizikům**“, s rozsahem 110% ceny zboží, neboť kromě přímé finanční ztráty způsobené podstatným poškozením resp. úplným zničením zboží kryje i dopravní náklady a ušlý zisk obchodníka / vlastníka zboží, a dále náklady na ověření rozsahu škody (tzv. Survey) a – což je podstatné – případné povinné výlohy u **Společné havárie** (General Average).

Společná havárie – General Average

Společnou havárií se označuje taková událost a následné uspořádání finančních nároků (kompenzací) a příslušných právních vztahů, kdy loď se během plavby dostane do kritické situace. Kapitán ve snaze zachránit alespoň část majetku a životy posádky provede takový úkon, kterým zničí část nákladu (příkladem může být odlehčení potápějící se lodi ve snaze udržení plavidla na hladině až do nejbližšího přístavu).

Tento stav je povinně zapsán do tzv. Log Book (palubní knihy) a ověřen v nejbližším přístavu, než je Společná havárie vyhlášena. Okamžikem vyhlášení se zahajuje tzv. dispašní řízení (dispaš). Stanovený dispašer(ři) postupují tak, aby byly zajištěny zájmy té části nákladu, která byla obětována ve prospěch záchrany celku. Cílem dispaše je takový stav, kdy všichni vlastníci zachráněného majetku přispějí finanční částkou - příslušným podílem na celkové hodnotě zachráněného majetku. Z tohoto fondu jsou pak uspokojeni

vlastníci, kteří utrpěli ztrátu z této havárie.

Příspěvek do remunerace v rámci Společné havárie je povinný a – vzhledem k obecné globální akceptaci základních pravidel (tzv. York-Antwerp Rules) – jednoduše vymahatelný. Tento příspěvek lze však v rámci rozsahu AAR připojistit, kdy pojišťovna nejen poskytne krytí do plné výše příspěvku, ale též zastoupí klienta při (mnohdy zdlouhavém a v zahraničí probíhajícím) vyřizování právních náležitostí dispaše.

Bill of Lading (B/L) neboli Konosament

Základní podobou Smlouvy o námořní přepravě je námořní konosament neboli Bill of Lading, s výhradou nájmu lodí, kde tuto podobu nabývá Charter Party a Konosament má pouze funkci potvrzení o nakládce.

Tato listina v předtištěné podobě je používána pro všechny typy námořních přeprav; dle jejich typu však funkce zakotvení smluvních podmínek příslušné přepravy nabývá rozdílné intenzity (viz Liner Bill of Lading vs. Genconbill k Charter Party).

Konosament má obecně následující 3 funkce

- Smlouva o přepravě (s výlukou viz výše)
- Potvrzení o nakládce zboží na palubu lodi včetně jeho stavu
- Doklad o vlastnictví ke zboží

Tato funkce je zvláštní a v oboru dopravy výlučná (podobně pouze Warrant u skladovacích služeb). Bill of Lading zvláště velmi přesně definuje přechod vlastnických práv a způsob exekuce tohoto přechodu.

Námořní konosament – kromě podoby smlouvy o přepravě a potvrzení o nalodění – je cenným papírem s přímým vlastnickým nárokem ke zboží v jeho rámci vymezeném. Z této kvality pak také vyplývá – v příslušné podobě vystavení – obchodovatelnost konosamentu v zastoupení za zboží (tato funkce je velmi významná a běžná například u hromadných substrátů obchodovaných na burzách).

i. Obchodovatelnost konosamentu

Obchodovatelnost konosamentu je dle nejnovějšího chápání jednoznačně vymezena příslušnou deklarací v poli „Consignee“ (příjemce). Obchodovatelným konosamentem se stává takový B/L, který je manifestován „TO ORDER“ (na řad), ať již na řad vyjmenované strany či na řad Shippera. Převoditelnost (čili obchodovatelnost) je podmíněna obdobně jako u jiných cenných papírů tzv. rubopisem neboli žirem, kdy příslušný momentální vlastník B/L – čili osoba s vlastnickým právem k B/L kryté zásilce -

zápisem na rubu formuláře B/L postupuje svoje právo k věci další osobě, ať už vyjmenované či nepojmenované (Blank Endorsed). Řetěz endosací může být teoreticky nekonečný, uzavře se teprve předložením příslušného B/L s nepřerušenou linií žira rejdaři k převzetí zboží, či jednoznačným zápisem o ukončení převoditelnosti.

Obchodovatelnost konosamentu je výjimečnou a nenahraditelnou funkcí konosamentu především při obchodování se zbožím na burzách, kde příslušné loty zboží, v té době často plující na moři, jsou představovány jednotlivými sadami konosamentů a obchodovány bez omezení v zastoupení těmito konosamenty. Obchod je potvrzen vyznačením žira na rubu, přičemž tato operace se může až do převzetí zboží oprávněným, opakovat několikrát (viz obchod surovinami, ovocem, kávou atd.)

Obchodovatelné konosamenty pak mohou sloužit i jako záruky a garance; nenahraditelnou roli hrají v obchodních operacích krytých mezinárodními akreditivy.

ii. Potvrzení o stavu zboží při nakládce na loď

V okamžiku nakládky zboží na palubu dozírá zástupce lodi (Chief) na stav a počet nákladových kusů. Na základě jeho zápisů do Cargo Manifestu (který též zprostředkovaně slouží jako potvrzení o nakládce pro celní účely, a je dublován i v případě předhlášky do systému ISF) jsou vystaveny následující podoby B/L

- „Čistý“ konosament
- „Nečistý“ konosament

Nečistý, tedy konosament s poznámkou je obvykle neřešitelnou překážkou u dokumentárních typů inkasa a zvláště u zásilek krytých L/C. Zájem Shippera dostat čistý B/L po zjištěné závadě lze řešit záručním dopisem, kde Shipper vyviní rejdaře z odpovědnosti za dodání zboží s vadou.

- Čistý konosament u přepravy v kontejnerech a jiných schránkách

iii. Prezentace B/L při uvolňování zboží příjemci

V závislosti na základní podobě vystaveného B/L (plná sada obchodovatelných x plná sada neobchodovatelných x sada potvrzení o nalodění) musí proběhnout proces uvolnění zásilky příjemci v přístavu nebo bodě určení

- Předložení 1 nebo všech originálů (endorsed negotiable B/L)
- Surrender
- Telex Release
- Express Release nebo Seawaybill

V prostředí NVOCC je obvykle uvolnění zásilky řešeno kombinací HBL vs. MBL, kde MBL je vystaven jako Seawaybill a zásilka je podmíněna prezentací originálu(ů) HBL.

V některých zemích taková procedura není ze zákona možná !

V případě nepřítomnosti originál(ů) B/L u příjemce v okamžiku příplutí lodi do POD (z jakýchkoliv důvodů = nedokončená platba za zboží, ztráta, zcizení, zničení) existuje několik úrovní řešení / možností jak uvolnit zásilku od dopravce bez předložení vyžadovaného originálu(ů) B/L. Stupnice nejspolehlivějšího, avšak nejméně populárního až po procesně nejjednodušší řešení zahrnuje

- Bankovní a nebankovní záruky
- Souhlas Shippera s podmíněným uvolněním zásilky bez originálu B/L (Letter of Indemnity)
- Kombinace MBL a HBL usnadňující uvolnění zboží od rejdaře
- Telex Release nebo Surrender

V prostředí NVOCC jsou tyto postupy odvozeny od vztahu dopravce (výstavce) vs. Převzatce

Role zasílatele (NVOCC) v procesu předkládání B/L v POD

Postup při pochybnostech o pravosti záznamů na B/L – zneužití B/L

Za nebezpečný náklad jsou považovány věci a látky, které svými vlastnostmi, jakými jsou například výbušnost, hořlavost, jedovatost, možnost vyvolání infekce, žíravost apod. mohou ohrozit zdraví nebo život člověka a / nebo ohrozit životní prostředí, či způsobit velké újmy na majetku. Přeprava těchto látek podléhá příslušným právním normám, které stanovují podmínky pro klasifikaci, postupy balení, značení, možnosti a způsoby expedice atd.

V rámci těchto předpisů jsou stanovovány úplné zákazy přepravy, povolení podmíněné příslušným balením, maximálním množstvím v přepravní jednotce, přípustné a zakázané kombinace společné nákladky více substancí nebezpečného charakteru na dopravní prostředek. Zcela podrobně jsou definovány podoby dokladů tyto zásilky doprovázejících.

Látky znečišťující moře jsou látky a předměty, které na základě svých vlastností ohrožují životní prostředí (akutní nebo chronická jedovatost).

Látka musí být zaříděná jako látka ohrožující životní prostředí (vodní prostředí), pokud patří do kategorie Akutní 1 pro vodu, Chronická 1 pro vodu anebo Chronická 2 pro vodu .

Látky znečišťující moře musí být přepravované podle Přílohy III Dohody MARPOL 73/78

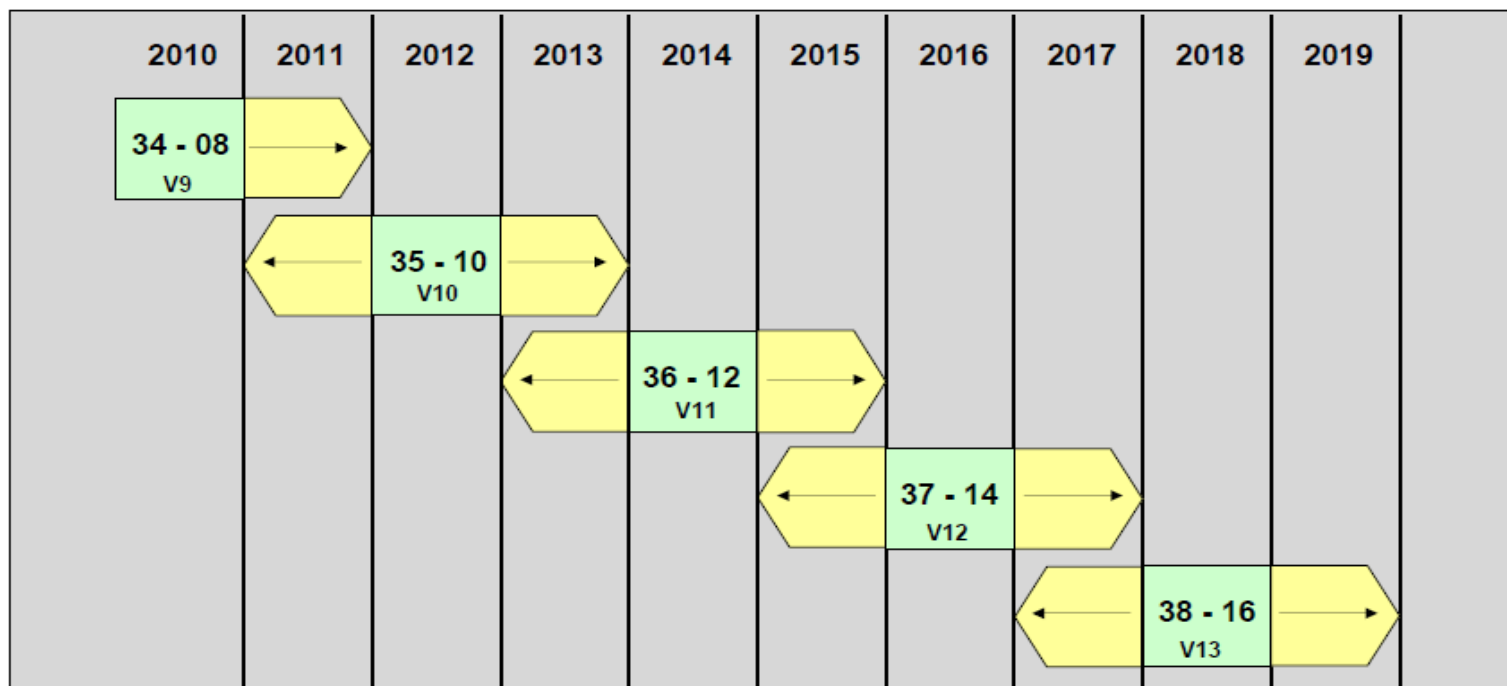
Sloupec (4) tabulky 3.2 IMDG Code označuje tyto látky písmenem „P“





International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code

IMDG Code Amendment cycle



Key

Transition year when either amendment is valid.

Year when single amendment only is valid.

IMDG-Code 2011 (Amdt. 35-10) und IMDG-Code 2013 (Amdt. 36-12)

basierend auf der amtlichen deutschen Übersetzung | Stand 12/2012



MEMOS NOTIZ LESEZEICHEN DRUCKMARKE DRUCK DRUCKEN VORSCHAU SCHNELLDRUCK ANSICHT VOLLBILD TEILUNG AUS

◀ Zurück ⏪ Blättern Blättern ⏩ Kopieren

IMDG-Code 2013 · IMDG-Code 2013 – Teile 1 bis 7 · Anhänge · Anhang A Liste der „richtigen technischen Namen“ · [Klasse 3]

[Klasse 3]

Klasse oder Unterklasse	Zusätzliche Gefahr(en)	UN-Nr.	Richtiger technischer Name
3		3295	KOHLENWASSERSTOFFE, FLÜSSIG, N.A.G.
3		3336	MERCAPTANE, FLÜSSIG, ENTZÜNDBAR, N.A.G.
3		3336	MERCAPTAN, MISCHUNG, FLÜSSIG, ENTZÜNDBAR, N.A.G.
3		3343	NITROGLYCERIN MISCHUNG, DESENSIBILISIERT, FLÜSSIG, ENTZÜNDBAR, N.A.G., mit höchstens 30 Masse-% Nitroglycerin
3		3357	NITROGLYCERIN MISCHUNG, DESENSIBILISIERT, FLÜSSIG, N.A.G., mit höchstens 30 Masse-% Nitroglycerin
3		3379	DESENSIBILISIERTER EXPLOSIVER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.
3	6.1	1228	MERCAPTANE, FLÜSSIG, ENTZÜNDBAR, GIFTIG, N.A.G.
3	6.1	1228	MERCAPTAN-MISCHUNG, FLÜSSIG, ENTZÜNDBAR, GIFTIG, N.A.G.
3	6.1	1986	ALKOHOLE, ENTZÜNDBAR, GIFTIG, N.A.G.
3	6.1	1988	ALDEHYDE, ENTZÜNDBAR, GIFTIG, N.A.G.
3	6.1	2478	ISOCYANATLÖSUNG, ENTZÜNDBAR, GIFTIG, N.A.G.
3	6.1	3248	MEDIKAMENT, FLÜSSIG, ENTZÜNDBAR, GIFTIG, N.A.G.
3	6.1	3273	NITRILE, ENTZÜNDBAR, GIFTIG, N.A.G.
3	8	2733	AMINE, ENTZÜNDBAR, ÄTZEND, N.A.G.
3	8	2733	POLYAMINE, ENTZÜNDBAR, ÄTZEND, N.A.G.
3	8	2985	CHLORSILANE, ENTZÜNDBAR, ÄTZEND, N.A.G.

Pro dodávky zboží, u kterých se předpokládá alespoň částečná přeprava po vodě, se nabízejí doložky

1. FAS (Free Alongside Ship) – prodávající splní svoje povinnosti tím, že dopraví zboží na svoje náklady a riziko na takové místo v přístavu nakládky, ze kterého si ho může kupující převzít a naložit.
2. FOB – Free on Board (Port of Loading), která stanovuje povinnost prodávajícího na svoje náklady a riziko naložit zásilku na palubu plavidla v přístavu nakládky. Lodní společnost nominuje, námořné dopravné sjednává a hradí kupující (či jeho zástupce)
3. CFR – Cost and Freight Paid to (Port of Destination), kde prodávající hradí veškeré náklady spojené s dodáním zásilky do přístavu určení (bez vykládky). Rizika však přecházejí již při naložení zboží na palubu lodi v přístavu nakládky.
4. CIF – Carriage, Insurance and Freight Paid to = dodací podmínka totožná s CFR, rozšířená o povinnost prodávajícího sjednat pojištění dopravy (v rozsahu port-port)

3. d **Vnitrozemská vodní doprava**

- právní aspekty
- plavidla
- dokumenty
- tarify a ceny
- geografie



Vnitrozemskou vodní dopravou rozumíme dopravu po vnitrozemských vodních cestách. Vnitrozemská vodní doprava se v dopravní soustavě uplatňuje jako dopravní obor, který:

- a) uspokojuje přepravní nároky hospodárně, s nízkou energetickou náročností a s minimálními ekologickými vlivy;
- b) je vhodný pro přepravu substrátů, u kterých není rozhodující rychlost přepravy, tzn. především pro přepravu hromadného sypkého a tekutého zboží, ale i pro přepravu kusových zásilek shromážděných kontejnerizací;
- c) vzhledem k relativně řídké síti vodních cest nenabízí plošnou obsluhu celého území, a pro obsluhu všech i drobných zdrojů a cílů přepravních proudů vyžaduje spolupráci jiných dopravních oborů, zejména železniční a silniční dopravy;
- d) má velký význam při zajišťování dopravních vazeb mezi vnitrozemím a námořními přístavy, zejména při přepravě hromadného sypkého zboží;
- e) je mimořádně výhodný a vhodný pro přepravu těžkých a nadrozměrných kusů.

ZÁKLADNÍ VÝRAZY A POJMY VE VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVĚ

Kromě základních výrazů a pojmů jsou ve vnitrozemské vodní dopravě ještě používány názvy:

-vnitrozemské vodní cesty - vodní toky a jiné plochy, na kterých je možno provozovat plavbu

-plavba - provozování plavidla na vodní cestě,

-plavební síť - technická základna vnitrozemské plavby, která se skládá ze sítě vodních cest a ze sítě přístavů,

-vnitrostátní přeprava - přeprava mezi nakládacím a vykládacím přístavem po vnitrozemské vodní cestě, uskutečněná výlučně na území jednoho státu,

-mezinárodní přeprava - přeprava mezi nakládacím a vykládacím přístavem po vnitrozemské vodní cestě, leží-li nakládací i vykládací přístav na území dvou států,

- **třetizemní přeprava** - je taková mezinárodní přeprava, přepravuje-li zboží mezi nakládacím přístavem jednoho státu a vykládacím přístavem druhého státu plavidlo, které je registrováno třetím státem ("pluje pod vlajkou") druhého státu,
- **rejdař** - provozovatel (i vnitrozemské) vodní dopravy pro cizí potřebu,
- **"společná havárie"** (německy "Große Hawerei", anglicky "General Average") - škody, které vzniknou tím, že se úmyslně a účelně učiní mimořádné oběti nebo výdaje pro záchranu majetkových hodnot v případě společného nebezpečí při společném podniknutí, přičemž náhrada těchto škod se rozpočítává a uhrazuje podle podílu (hodnoty) plavidla, zboží a dopravného,

- **dispaš** - dohoda (návrh na dohodu) o rozvrhu nákladů na úhradu škody při společné havárii, přičemž účastníky této dohody jsou zejména dopravce a přepravce (majitel zboží),
- **dodací lhůta** - doba od převzetí zboží dopravcem od odesílatele do ohlášení příjemci, že zboží je připraveno k předání v přístavu určení,
- **nakládací nebo vykládací doba** - doba pobytu v přístavu, během které musí být plavidlo naloženo nebo vyloženo,
- **zdržné** - poplatek přepravce dopravci za překročení nakládací nebo vykládací doby,
- **knihování** - sjednání lodního prostoru pro (budoucí) přepravu,

- **nákladní list** - přepravní doklad, potvrzující uzavření přepravní smlouvy mezi odesílatelem (speditérem) a dopravcem (rejdařem); je průkazní listinou, není cenným papírem, a není převoditelný,
- **náložný list (Konosament, Bill of Lading B/L)** - jednak je přepravním dokladem a potvrzuje uzavření přepravní smlouvy mezi odesílatelem (speditérem) a dopravcem (rejdařem), jednak je (každý originál B/L) cenným papírem a zastupuje zboží, které je na něm uvedeno.

Přepravu **nebezpečného zboží** upravují zejména §§ 35 až 38 vyhlášky 222/1995 Sb. Tato ustanovení se odvolávají na Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí - ADR. V praxi se jako referenční předpis užívá ADNR - Podmínky pro přepravu nebezpečného zboží plavidly po Rýně.

Základní tarifní podmínky

Ve vodní dopravě nejsou vyhlášeny závazné tarify, překlad i přeprava se uskutečňují za **smluvní ceny**. Při stanovení těchto smluvních cen jsou závazná ujednání Smíšeného německo-českého výboru pro vodní dopravu, který stanoví minimální rejdařské tarify včetně pravidel pro uplatnění nízkovodních přírážek. Nízkovodní přírážky se stanoví jako procentní zvýšení základní tarifní sazby v případě, klesne-li vodní stav a tedy i ponor, na který může být plavidlo naloženo, což znamená snížení množství zboží, jež lze plavidlem při jedné jízdě přepravit.

3. e **Letecká nákladní doprava, technologie ULD, PAX**

- IATA, Varšavská konvence, Montrealská úmluva
- ICAO-TI
- hardware
- dokumenty
- cenotvorba
- geografie



Letecká nákladní přeprava je nejmladším druhem přepravy zboží a její bouřlivý vývoj začíná v období po 2. světové válce. Využívání letadel pro přepravu zboží bylo podmíněno jednak technickým vývojem v tomto a zejména v období 60. a 70. let a dále prohlubujícím se mezinárodním obchodem. V 90. létech tohoto století nabývá tento druh přepravy na významu zejména s ohledem na globalizaci světového obchodu, hlubokou dělbu práce, přesun výroby do oblastí s levnou pracovní silou atd. Letecká přeprava zboží se tak stala nedílnou součástí mezinárodního obchodu a její výkonnost a kvalita podmínkou uplatnění zboží na světových trzích.

Výhody a nevýhody letecké přepravy zboží

Z vlastní povahy letecké dopravy a z přirozených rozdílů proti dopravě pozemní nebo námořní vyplývá celá řada předností a záporů, na které musí být brán zřetel při kalkulaci její výhodnosti a rozhodování o jejím použití.

Tyto ukazatele musí být posuzovány v celé své komplexnosti, protože u přepravy konkrétní zásilky, z hlediska jejich vlastností, respektive potřeby dodání může převážet určitá přednost nad mnoha jinými nevýhodami, a to ve srovnání s obdobnou zásilkou přepravovanou v jiném čase nebo v rozdílných podmínkách.

Podmínky, za kterých je nutno rozhodnout o způsobu přepravy zásilky, tedy o použití konkrétní přepravní cesty se mění a vyvíjejí nejen s ohledem na rozvoj infrastruktury, tj. podmínek na letištích, či jejich hustoty ale i parametrů finančních trhů a potřeb mezinárodního obchodu.

Mezi ukazatele, které je třeba posoudit patří:

- Rychlost
- Bezpečnost
- Výše pojistného
- Výše přepravného
- Náklady následné přepravy
- Překlad
- Náklady skladování zásilky
- Dispoziční možnosti
- Pravidelnost
- Přesnost
- Způsob vystavování dokumentů
- Proclení zásilky
- Možnosti dispozice se zásilkou
- Vzdálenost místa dodání
- Podmínky přepravy nebezpečného zboží

Srovnání s kamionovou přepravou na vzdálenost do 1000 km

Kalkulační momenty při posuzování letecké dopravy

Rychlost odbavení zásilky a průvodní dokumenty

Jednoduchost průvodních dokladů umožňuje velmi rychlé odbavení zásilek

Pojištění

Pojistné prémie (náklady na pojištění) jsou v letecké dopravě výhodnější z důvodu nižších rizik poškození

Úroky vázaných finančních prostředků (kapitálu)

Vzhledem k rychlosti přepravy umožňuje letecká doprava vázat finanční prostředky potřebné na nákup zboží co nejkratší dobu a tím pádem zajistit nižší náklady

Nakládka, překládání a vykládka zásilek

Letecké společnosti neúčtují za tyto činnosti žádné poplatky

Balení zásilek

Letecké zásilky jsou dostatečně chráněny proti vlivům počasí a proto vyžadují jednodušší balení

Skladování zásilek

Vzhledem k rychlosti a přesnosti letecké dopravy se snižuje potřeba skladových zásob a tím i náklady na pořízení skladů a s tím spojené kapitálové náklady

Rychlé celní odbavení

Mezinárodní letiště jsou vybavena takovým způsobem, že umožňují nepřetržité celní odbavení zásilek, a to velmi rychlým způsobem

Disponent rozhodující o druhu dopravy, který použije pro přepravu zásilky musí však vzít v úvahu ještě další okolnosti, které mají vliv na jeho rozhodování.

- **vlastní charakter zboží**
- krátká lhůta spotřeby čerstvého zboží
- nutnost dát zboží k dispozici v určeném čase
- nemožnost skladování či manipulace se zbožím
- **charakter poptávky po zboží**
- okamžitá rychlá poptávka v určeném místě
- sezónnost zboží
- **místo poptávky po zboží**
- místa, která nejsou dosažitelná konvenčním způsobem
- místa, která je možno konvenčně obsluhovat pouze obtížně
- **problémy na místě určení**
- vysoké riziko krádeže a poškození zásilky
- vysoké pojistné náklady
- těžké a drahé balení zásilky
- zvláštní, obtížný způsob manipulace se zásilkou

Provoz letecké dopravy

Letecká doprava je zajišťována leteckými společnostmi, které jsou registrovány na území určitých států. Dříve se jednalo pouze o tzv. národní letecké dopravce, s rozvojem svobodného podnikání však vznikla řada soukromých na vládě příslušného státu nezávislých leteckých dopravců. Rozvoj jejich činnosti je zajišťována tzv. leteckými svobodami, které stanoví určité zásady pro provoz v mezinárodním měřítku a zaručují rovné postavení na trhu.

Ve smyslu mezinárodního práva má každý stát právo požadovat vzdušný prostor nad svým územím na výsoštné území. Proto tento letecký prostor může být používán pouze se souhlasem příslušných státních orgánů a každý letecký provoz nad tímto územím musí být povolen příslušným orgánem, který je pověřen k této činnosti. V České republice se jedná o Ministerstvo dopravy ČR.

Pokud se jedná o mezinárodní linkovou dopravu, sjednávají se tato povolení na základě reciprocity mezi jednotlivými státy, pouze pro přelety a technická mezipřistání platí vícestranné mezinárodní smlouvy.

Svoboda

Představuje právo přeletu území smluvní strany bez přistání

Zajišťuje smluvní straně právo přistání z neobchodních důvodů (technické přistání, opravy, doplnění paliva, výměna posádky a a pod.). Nesmí se však jednat o nástup či výstup pasažérů a vykládku resp. nakládku zboží nebo pošty

Jedná se o právo nástupu či výstupu cestujících a vykládku či nakládku zboží nebo pošty na vlastním území - tedy tam, kde je letecká společnost registrována

Prakticky se jedná o totéž právo jako v bodě 3, které platí pro sousedící státy

Představuje právo přepravy cestujících a zboží z nebo do třetích zemí, tedy mimo vlastní území letecké společnosti, ale pouze v případě, pokud toto právo je sjednáno mezistátní úmluvou.

Právo kobotáže

Toto právo umožňuje přepravovat cestující tak i zásilky mezi různými letišti na území cizího státu. Toto právo se rovněž řídí zvláštními úmluvami.

Nasazení letadel

Použití letecké dopravy pro přepravu zboží se řídí stejnými zásadami jako použití lodí v námořní dopravě, tzn. že se jedná

- o plánovanou linkovou dopravu
- pronájem (charter) pro určitý směr, či zásilku.

Přeprava zboží pravidelnou linkovou dopravou je využívána z daleko větší míry. Charter letadel se provádí ve zvláštních případech, např. přepravy těžkých nadrozměrných kusů, či přepravy velkých partií do oblastí, které nejsou běžně obsluhovány. Letadla, která jsou využívána k přepravě zásilek lze rozdělit do 3 skupin:

- pro přepravu cestujících (osobní)
- pro přepravu nákladů (nákladní)
- kombinovaná pro přepravu cestujících i nákladů

Z důvodu rentability a efektivnosti provozu jsou především využívána letadla s kombinovanou možností přepravy cestujících i nákladních zásilek.

Kapacita letadel je velmi různá, a to nejen podle typu letadla, ale i podle roku výroby. Není možné proto uvádět přesná čísla, aktuální kapacita záleží na mnoha faktorech včetně délky tratě, počasí, počtu cestujících, nákladu pošty a podobně.

Některé příklady nosnosti letadel

typ letadla	nosnost cca	výška nákl. prostoru
■ Boeing 747 Combi	48 tun	180 cm
■ Boeing 747 Freighter	120 tun	160/240 cm
■ Boeing 737-400	4 tuny	150 cm

Velmi často jsou limitujícím faktorem pro přepravu rozměry zásilky, nikoli celková hmotnost.

Letecká doprava ve světě je organizována a řízena celou řadou mezinárodních smluv a organizací. Zmíníme se o třech nejvýznamnějších:

ICAO International Civil Aviation Organisation

Byla založena v roce 1944 v Chicagu a je součástí Organizace spojených národů. Její sídlo je v Montrealu v Kanadě. Cílem této organizace je rozvoj a podpora civilního letectví, zajištění rovných konkurenčních podmínek ve všech členských zemích a rovné jednání a respektování jejich práv.

Varšavská smlouva

Varšavská smlouva byla podepsána ve Varšavě 12.10.1929 za účasti 23 zemí. Vzhledem k poválečnému vývoji byl 28.9.1955 v Haagu podepsán dodatečný protokol, který upravoval tuto smlouvu na aktuální podmínky. Tento tzv. Haagský protokol vstoupil v platnost v srpnu 1963. Rovněž v roce 1971 na konferenci v Guatemale došlo k další úpravě této konvence.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě podepsané v Montrealu dne 28. května 1999 (**Montrealská úmluva**). Tato úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplatu. Ve stejném rozsahu se vztahuje na bezplatnou leteckou přepravu, kterou provádějí podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou.

Aby se na danou přepravu aplikovala ustanovení Montrealské úmluvy, musí být splněna tato kritéria:

- a) existence přepravní smlouvy;
- b) v rámci přepravní smlouvy se musí jednat o mezinárodní přepravu;
- c) mezinárodní přeprava se týká osob, zavazadel nebo nákladu;
- d) přeprava je prováděna letadlem;
- e) přeprava je poskytnuta za úplatu; v případě bezplatné přepravy se Úmluva aplikuje pouze tehdy, je – li provedena podnikem nebo organizací zabývající se leteckou dopravou.

Varšavská smlouva mezitím nabyla celosvětové působnosti. Upravuje právní otázky při přepravě osob a zboží v mezinárodní letecké přepravě a má především donucovací charakter. Platí pro všechny mezinárodní přepravy osob, zavazadel a zboží, které jsou uskutečňovány mezi územím dvou členských států. Všechny letecké společnosti, které jsou členy IATA, mají povinnost dodržovat nejen její pravidla, ale i Varšavskou smlouvu.

IATA International Air Transport Association

Mezinárodní asociace leteckých dopravců byla založena v roce 1945 leteckými společnostmi mnoha zemí.

Převzala tak funkci bývalého sdružení "International Air Traffic Association", které působilo již od roku 1919 a bylo založeno v Haagu. Tato původní asociace se zasloužila o rozvoj pravidelné linkové letecké dopravy.

Členství v IATA je dobrovolné a otevřené pro každou leteckou společnost, která má sídlo v některém ze států, který je členem mezinárodní organizace ICAO (International Civil Aviation Organisation). Tato je součástí OSN a jejím cílem je prosazovat závěry chicagské úmluvy a upravovat vztahy mezi jednotlivými členskými státy.

Členem IATA může být pouze letecká společnost, která má povolení provozovat mezinárodní leteckou dopravu.

Vedle plného členství sdružuje IATA rovněž členy přidružené.

Jako svou hlavní úlohu zajišťuje IATA bezpečnou, rychlou a co nejvíce efektivní mezinárodní leteckou dopravu, a to jak z hlediska leteckých společností tak i veřejnosti, resp. uživatelů. Plní úlohy, které letecké společnosti nejsou schopny řešit samy jednotlivě. IATA se tak stává mezinárodním společenstvím, které slouží k výměně zkušeností a informací a řeší mnoho společných úkolů v různých směrech a oblastech činnosti letecké dopravy. Pomáhá rovněž zajišťovat rychlou a hospodárnou přepravu mezinárodní letecké pošty.

Všeobecně je IATA garantem vysokého standartu kvality, výkonnosti mezinárodní letecké dopravy, solidních obchodních způsobů leteckých společností a jejich agentů, jakož i cen a sazeb leteckého dopravného, které jsou ekonomické.

IATA se zasloužila o jednoduchost a jednotnost letecké dopravy v oblastech, které nám dnes připadají samozřejmé, jako např. zavedení jednotných dopravních dokumentů, přepravních listů, letenek a zavazadlových lístků.

Projednávání cen a sazeb leteckého dopravného je předmětem jednání přepravních konferencí. Z technických důvodů se toto provádí ve třech oblastech, tzv. **TC - Traffic Conference Areas**.

Jedná se o

- **TC 1 - Severní a Jižní Amerika, Grónsko, Havaj**
- **TC 2 - Evropa, Afrika, Blízký a Střední východ včetně Iránu**
- **TC 3 - Asie, Austrálie, Nový Zéland**

Znalost těchto přepravních oblastí je velmi důležitá pro výpočet leteckého přepravného, neboť řada tarifů platí pouze mezi 2 oblastmi.

IATA rovněž provozuje **clearingové centrum (CASS)**, které je velmi významným zařízením pro zjednodušení styku mezi členy IATA. Toto centrum zajišťuje zúčtování pohledávek mezi společnostmi a jejich vzájemné vyrovnání. Toto je prováděno velmi efektivním způsobem, který tyto operace zlevňuje a zrychluje.

IATA - agenti

IATA spolupracuje ve všech zemích s agenty, kteří zastupují zájmy leteckých společností - členů IATA vůči zákazníkům. U přepravy cestujících se jedná o cestovní kanceláře a při přepravě zboží o spediční společnosti. Agentem IATA se může stát pouze společnost, která splní předem určená kritéria, podmínky. Plnění těchto podmínek je předmětem licenčního řízení.

Odpovědnost leteckého dopravce

Tak jako u jiných druhů dopravy, i letecký dopravce odpovídá za škody způsobené ztrátou zásilky nebo jejím poškozením, přičemž je povinen se zásilkou zacházet s nejvyšší možnou péčí. Výše jeho odpovědnosti je však omezena, limitována obdobně jako v jiných druzích dopravy.

Letecký dopravce ručí do výše SDR 22 za jeden kilogram hrubé váhy zásilky (Montrealská úmluva)

Tento limit je přepočítáván na národní měny členských zemí. Odpovědnost leteckého dopravce je takto limitována i v případě, že k poškození zásilky dojde při přepravě jiným druhem dopravního prostředku. Disponent je proto povinen vzít v úvahu tuto limitovanou odpovědnost a nabídnout příkazci pojištění zásilky, které kryje všechny škody na zásilce až do výše její skutečné hodnoty.

Výpočet leteckého dopravného

Letecké dopravné není určováno jednotlivými leteckými společnostmi, ale závazným tarifem, který vydává IATA. Ty jsou sjednávány dopravními konferencemi, kterých se účastní zainteresované letecké společnosti. Výjimkou jsou tzv. otevřené oblasti a vnitrostátní letecké tarify, které jsou sjednávány bez zapojení IATA. Sazby platí vždy pro přepravu z letiště odeslání na letiště určení a použije se zásadně sazba, která je platná v den vystavení leteckého nákladního listu. Sazba je platná vždy pouze pro jeden směr a v opačném směru přepravy mezi dvěma stejnými letišti platí sazby jiné.

Výše sazeb je na jedné straně závislá na poptávce a nabídce v daném přepravním směru, na straně druhé však zde hrají i roli obchodně-politické zájmy. Významnou roli při konstrukci tarifů hrají jednak již zmíněná struktura poptávky a nabídky po přepravních službách v určité relaci, avšak i hodnota, váha, objem zboží, konkurenční vztahy a hospodářská struktura dané oblasti. Dopravní vzdálenost hraje všeobecně nevýznamnou roli v určení tarifu.

Stanovení tarifní váhy

Je velmi důležité stanovit tarifní váhu zásilky, neboť zejména u objemných zásilek se nejedná o prostou hmotnost zásilky. Hrubá váha zásilky, která je využívána pro výpočet přepravného je aktuální váha včetně obalu a palet. Hmotnost je stanovena v kilogramech, při přepravách z USA v librách (pound).

Desetiny kilogramu se zaokrouhlují na nejbližší půlkilogram nebo na nejbližší celou libru !!

Letecký nákladní prostor není limitován pouze užitečnou hmotností (nosností) letadla, tedy váhou se kterou může letadlo vzlétnout, ale rovněž objem nákladového prostoru. Z toho důvodu je potřebné kalkulovat i objem zásilky a zkontrolovat, jaký prostor k přepravě je potřeba. IATA stanovila mezinárodní zásadu, že jedno kilo hrubé váhy zásilky odpovídá maximální jednotce objemu.

6000 ccm = 1 kg

366 cu inch = 1 kg

166 cu inch = 1 lb

Objemová/počitatelná hmotnost zásilky se vypočítá z rozměrů jejích jednotlivých kusů bez ohledu na geometrickou základnu s použitím následujícího vzorce pro výpočet:

délka x šířka x výška (v cm) x počet kusů

6000

V případě, že údaj takto vypočtený je vyšší než skutečná hrubá hmotnost zásilky, použije se tento k určení tarifní váhy a zaokrouhlí se stejným způsobem, jako by se jednalo o skutečnou váhu. V případě, že jednotlivé kusy, které zásilka obsahuje, nemají stejné rozměry, sečte se jejich objemová hmotnost a použije pro výpočet dopravného.

Letecký nákladní list (Airwaybill) je mezinárodně uznávaným přepravním dokumentem v letecké přepravě zboží. Letecký nákladní list má řadu dalších funkcí:

- je potvrzením o uzavření **přepravní smlouvy** mezi leteckou společností a příkazcem (odesílatelem či jeho agentem)
- slouží jako **pracovní podklad**
- v některých případech je používán jako **celní deklarace**
- je podkladem pro vyúčtování přepravného, či se dokonce používá jako **přepravní faktura**
- může být rovněž použit jako **pojistný certifikát**
- slouží jako průkaz k uplatnění nároků podle Varšavské smlouvy či Montrealské úmluvy

Na rozdíl od námořního konosamentu **n e n í** letecký nákladní list **obchodovatelný**.

Odesílatel zásilky je povinen vyplnit letecký nákladní list, může však použít služeb svého agenta nebo dokonce požádat o tuto službu leteckou společnost. Avšak i v těchto případech je odesílatel odpovědný za uvedené údaje.

IATA rozlišuje dva druhy leteckého nákladního listu

Manuální IATA letecký nákladní list

Používá se k vyplňování tiskárnou, či psacím strojem

Elektronický IATA letecký nákladní list

Používá se k přenosu údajů elektronickou cestou

Obsah leteckého nákladního listu je závazně stanoven.

Jednotlivá pole obsahují tyto údaje:

Podmínky pro přepravu nebezpečného zboží v letecké dopravě, které je k této přepravě připuštěno, jsou obsaženy v pravidlech pro tuto přepravu, které vydává IATA pod názvem

IATA - Dangerous Goods – Regulations

Tyto závazné předpisy jsou obsaženy zejména v následujících kapitolách

Všeobecné předpisy pro balení zboží

Nejdříve musí být zkontrolováno, zda předmětná zásilka je vůbec připuštěna k letecké dopravě. Např. zboží, které při normálních přepravních podmínkách vyvíjí plyny, je z přepravy vyloučeno.

Zboží, které má být přepraveno podle těchto předpisů musí být zabaleno tak, aby vylučovalo jakékoli nebezpečí pro

- vlastní zásilku
- ostatní spolu ložené zboží
- letištní personál, posádku letadla a cestující
- letadlo

Balení jednotlivých látek

Musí být kontrolováno balení zboží s ohledem na povolení maximálního množství v jednotlivých kusech, ale zároveň i v příslušném letu

Společná nákladka

Letecká společnost je povinna kontrolovat, že v každém letu bude naloženo pouze omezené množství různého zboží, které je povoleno a zároveň, že nebude naloženo zboží, které může spolu vyvíjet chemické reakce a jejichž společná nákladka je zakázána.

Způsob dopravy

Pro některé druhy zboží je předepsáno, že tato mohou být přepravována pouze nákladními letadly a je zákaz nákladky do letadel s cestujícími (pax).

Povinnost značení zásilek

Odesílatel nebezpečné zásilky je povinen tuto označit přesně podle jejího chemického nebo technického pojmenování. Obvyklá obchodní pojmenování nejsou dovolena, neboť z těchto není zřejmý nebezpečný charakter zboží. Toto označení musí být uvedeno jak v nákladním leteckém listu tak i v tzv. **Extension List a Material Safety Data Sheet (MSDS)**.

V případě přepravy nebezpečného zboží má odesílatel povinnost vedle nákladního leteckého listu vystavit také **Shipper`s Declaration for Dangerous Goods** a tuto připojit k AWB.

Zásilku nebezpečného zboží může odbavovat jen pracovník s platným certifikátem IATA DGR!

Speditér, který vystavuje tuto deklaraci jako agent musí být obzvlášť opatrný, neboť odpovídá za následky nesprávných údajů uvedených v deklaraci !!

Jednotlivé druhy nebezpečného zboží musí být polepeny nálepkami, které odpovídají charakteru nebezpečí. Jedná se o samolepící etikety, formátu 10 x 10 cm.

Nebezpečné zboží v letecké dopravě je zařazeno do tříd

Třída 1	Výbušniny
Třída 2	Plyny - stlačené, zkapalněné
Třída 3	Zápalné tekutiny
Třída 4	Zápalné pevné látky
Třída 5	Organické peroxidy
Třída 6	Jedovaté látky
Třída 7	Radioaktivní látky
Třída 8	Žíraviny
Třída 9	Různé nebezpečné zboží
Zvláštní	Magnetický materiál

Pro dodávky zboží, u kterých se předpokládá alespoň částečná přeprava vzduchem, se nabízejí doložky

1. FCA – Free Carrier (Airport of Origin), která stanovuje povinnost prodávajícího na svoje náklady a riziko naložit zásilku na palubu letadla na letišti odeslání. Leteckou společnost nominuje, letecké dovozní sjednává a hradí kupující (či jeho zástupce)
2. CPT – Carriage Paid To (Airport of Destination), kde prodávající hradí veškeré náklady spojené s dodáním zásilky do letiště určení. Rizika však přecházejí již při předání zásilky leteckému dopravci na letišti odeslání.
3. CIP – Carriage and Insurance Paid To = dodací podmínka totožná s CPT, rozšířená o povinnost prodávajícího sjednat pojištění dopravy (v rozsahu letiště-letiště)

■ ULD

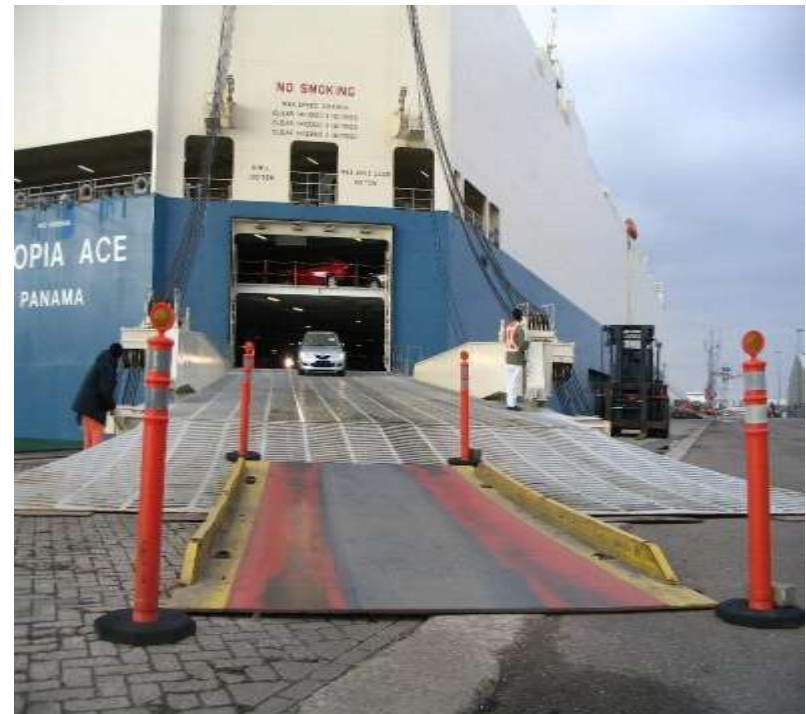
- základní typy a velikosti
- kapacita nejobvyklejších letounů vyjádřených v ULD
- rozměrové limity pro zboží v podpalubí (v ULD)



3. f **Kombinovaná přeprava Ro-La, zvláštní přepravy** typu

Ro-Ro, Lo-Lo

- právní aspekty
- druhy KP
- operátoři, hardware,
dokumenty
- tarify a ceny
- geografie



Kombinovaná přeprava Ro-La, zvláštní přepravy typu Ro-Ro, Lo-Lo (pokračování)

- zvláštnosti
 - podpora KP
- v rámci EU



4. **Kontejnerová doprava, pojmy typu TEU, FEU, ISO**

- pojmy
- cenotvorba
- rizika



- nové trendy v přepravě zboží v kontejnerech
- kontinentální systémy kontejnerových přeprav

5. **Balení zboží, fixace nákladu na ložné ploše/v prostoru dopravního prostředku**

- vlivy (přepravy na kvalitu nákladu)
- povinnosti stran
- nakládka/štauerka
- materiály a prostředky



BALENÍ = OCHRANA A IDENTIFIKACE

Z hlediska logistiky je základní funkcí balení uspořádání, ochrana a identifikace výrobků a materiálů. V rámci realizace této funkce snižuje na jedné straně obal požadavky na skladový prostor a na druhé straně zvyšuje hmotnost výrobku. Cílem je minimalizovat tyto nevýhody progresivními typy obalů, u kterých je třeba brát ohled i na zpětnou logistiku a ekologii.

Obal jako soubor obalových prostředků musí plnit tyto základní funkce:

- a)manipulační funkci - vytváří pro výrobek úložný prostor a spolu s ním jednotku balení uzpůsobenou pro manipulaci v oblasti oběhu a popř. i spotřeby, zabezpečující úplnost a celistvost zabaleného výrobku,
- b)ochrannou funkci – poskytuje výrobku na požadované úrovni ochranu před škodlivými vnějšími vlivy a zabraňuje agresivnímu nebo jinému nežádoucímu působení výrobku na okolní prostředí,
- c)informační funkci – podílí se svou vnější úpravou, tj. tvarovým a grafickým řešením a informacemi uvedenými na balení na zajištění oběhu, odbytu a spotřeby výrobku.

Obal musí plnit své základní funkce podle podmínek vyplývajících z logistického řetězce a vytváří se proto jako jednotný systém složený obecně ze tří základních stupňů:

- přepravního obalu,
- obchodního obalu,
- spotřebitelského obalu.

Přepravní obal - je hlavním nositelem manipulační a ochranné funkce při manipulaci, přepravě a skladování v soustavě veřejné dopravy a podle potřeby i v jiných fázích logistického řetězce. K tomuto účelu může být vlastní obal doplněn fixačním a nebo bariérovým systémem v závislosti na ochranné činnosti obchodního a spotřebitelského balení. Informační funkce musí být přednostně zaměřena na zabezpečení manipulace, přepravy a skladování v oblasti oběhu. Je-li přepravní obal současně obalem spotřebitelským, musí zabezpečit přiměřeně všechny funkce i v oblasti prodeje a spotřeby (dnes se toto uplatňuje ve velkoobchodních obchodních řetězců např. COOP, LIDL, BILA, ALBERT apod.).

Přepravní obaly musí mít dostatečnou pevnost, soudržnost a stabilitu, aby odolaly obvyklému riziku přepravního procesu. Jejich tvar, uzávěry, zpevňovací a spojovací součásti, vybavení apod. nesmí být příčinou poškození přepravního a dopravního prostředku a nesmí poškodit jejich vnitřní vybavení nebo společně přepravovaného zboží. Přepravní obal nesmí způsobit újmu na zdraví pracovníkům zúčastněným na přepravních a skladovacích manipulacích a rovněž tak konečným spotřebitelům. Další významnou funkcí přepravního obalu je, že musí chránit zboží před ztrátou, která by byla způsobena nevhodným obalem a nebo krádeží, pokud by umožňoval jeho snadné otevření. Je důležité věnovat vysokou pozornost pevnosti obalů podle hodnoty přepravovaného zboží.

Přepravní obaly větších rozměrů a zvláště pak obaly velkých jednotlivých kusových zásilek mají být uzpůsobeny pro bezpečnou manipulaci vhodnými prostředky při ložných operacích a pro rychlou a spolehlivou fixaci v dopravním prostředku nebo na jeho ložné ploše. Tvar jednotek přepravního balení se má pokud možno blížit geometrickému tvaru pravidelného tělesa (kvádr, krychle, válec) a spoluvytvářet tak podmínky pro optimální využití přepravních a dopravních prostředků a skladů. Není přípustné, aby na zboží přesných geometrických tvarů byl uložen a upevněn jiný předmět, který přesahuje základní rozměry přepravního prostředku. V praxi se tyto příklady vyskytují často a ztěžují technologické postupy práce a výrazně snižují efektivnost.

Obrysové rozměry větších jednotek přepravního balení, které se přepravují na otevřených dopravních prostředcích, musí být v souladu s ložnými mírami dopravních prostředků, skladovacích zařízení, s průjezdnými průřezy dopravních cest a s rozměry a tvarem vstupních (nakládacích) otvorů dopravních prostředků. Vnější rozměry přepravních obalů se volí s cílem docílit materiálové úspory, lepší využití ložného prostoru a zvýhodnění tarifních podmínek.

Hmotnost jednotek přepravního balení se stanoví s ohledem na racionální využití nosnosti dopravních a přepravních prostředků a zařízení pro manipulaci a skladování ve stanoveném nebo předpokládaném přepravním řetězci. U obchodního a přepravního balení se musí vzít v úvahu souvisící předpisy o zákazu zdvihání a dopravy břemen při ruční manipulaci nad stanovený limit. Ložné jednotky s hmotností 100 kg musí být uzpůsobeny pro mechanizovanou manipulaci.

Jak již bylo vzpomenuto, zdrojem nebezpečí poškození zboží jsou činnosti vykonávané při **dopravě, skladování a manipulaci**.

Pokud dopravujeme zboží vlastními dopravními prostředky, je pohyb zboží pod naší kontrolou. Jiná situace nastává v případě nájmu přepravních služeb. Tam tuto kontrolu ztrácíme, výrobky mohou projít několika tranzitními sklady a pro jejich dopravu může být použito více vozidel případně dopravních prostředků různých druhů dopravy. Z těchto důvodů se můžeme řídit jednoduchým pravidlem:

Čím menší dotyk lidské ruky, tím vyšší stupeň ochrany zboží.

Nebezpečí poškození zboží vyplývá z působení následujících vlivů: vibrace při dopravě, nárazy při manipulaci, stlačení nebo proražení neopatrným zacházením a nedodržováním správných technologických postupů.

Nakládka a uložení zboží do přepravní jednotky/kontejneru

Úvod

Jedním z nejdůležitějších předpokladů úspěchu kontejnerových přeprav je dostatečná ochrana zboží proti různým vlivům během přepravy.

Kontejner svou konstrukcí poskytuje pouze obecnou mechanickou a klimatickou ochranu; zvláštní povaha přepravovaných komodit a jejich obalů vyžaduje zvýšené nároky na nakládku, uložení a dodatečné zajištění a ochranu zboží v kontejneru.

Tato část se bude zabývat jednotlivými vlivy a doporučenými postupy a prostředky ochrany, především jako výsledek zkušeností z reklamací minulých přeprav.

Vlivy (kontejnerové) přepravy na zboží

Vhodné zabezpečení a ochrana zboží musí zamezit všem negativním vlivům, působícím během pozemní i námořní části přepravy. Zboží v uzavřeném kontejneru neumožňuje během přepravy vizuální kontrolu stavu. Jakmile je zboží uloženo do kontejneru, změna/úprava či doplnění způsobu ukládky jsou obvykle vyloučené (i s ohledem na celní předpisy atd.) Z tohoto důvodu je velmi potřebné dopředu dobře odhadnout rozsah jednotlivých vlivů působících na komoditu.

Tyto vlivy jsou mechanické, klimatické, biologické a chemické povahy.

Vlivy přepravy na zboží – mechanické

V praxi se rozlišují 2 typy mechanického namáhání:

- statické namáhání = způsobené vlastní vahou a stohováním do vrstev. Hlavním faktorem je tlak vrstev, který způsobuje ohyb, promáčknutí, poškození rohů v nižších vrstvách nákladu. Tento tlak závisí na rozměrech, hmotnosti, tvaru a výšce stohovaných vrstev
- dynamické namáhání = působí jak během nakládky zboží do kontejneru, tak především během přepravy po souši i po moři a během manipulace s přepravní jednotkou/kontejnerem

Vlivy přepravy na zboží - mechanické

Vlivy přepravy na zboží – dynamické (pokračování)

Rozlišujeme mezi zrychlením, nárazem a vibracemi.

Ke zrychlení a nárazům dochází během nakládky, brzdění, posunu / rozřadování (vagonů), manipulaci, zdvihání, pokládání a v zatáčkách. Na moři je zrychlení výsledkem neustálého kolébání a přejezdu lodi po vlnách.

Vibrace jsou především následkem chodu lodních motorů, šroubů a kormidla; dále chvění v důsledku nerovností na vozovce či dráze. Vykazují nejrůznější frekvence a amplitudy.

Vlivy přepravy na zboží – dynamické (pokračování)

Obvykle je nemožné předem přesně určit dimenzi zrychlení během přepravy; veškeré dostupné údaje jsou odvozeny z předchozí zkušenosti. Zrychlení se udává v gravitační konstantě „G“ ($9,81 \text{ m/s}^2$). Ve výjimečných situacích (náraz, vibrace) může dosahovat i vyšších hodnot.

- i. Silniční přeprava
 - vpřed/vzad 1 g
 - nahoru/dolů 1,5 g
 - vlevo/vpravo 0,6 g
- ii. Železniční přeprava
 - vpřed/vzad až 4 g (!)
 - nahoru/dolů a vlevo/vpravo 0,4 g

Vlivy přepravy na zboží – dynamické (pokračování)

Manipulace v přístavu

Kontejnery zavěšené na překladištních zařízeních (RTG/RMG, stohové nakladače, kontejnerové mosty) vykonávají velmi dynamické vertikální pohyby s prudkými změnami rychlosti či směru.

Tento zvláštní typ namáhání roste spolu s konstrukcí nových, rychlejších manipulačních zařízení.

Testy byly naměřeny až momenty zrychlení blížící se 4 G !!

Vlivy kontejnerové přepravy na zboží – klimatické

Zboží je během přepravy často vystavováno dramatickým klima-tickým změnám, vlivem přejezdu přes rozdílná klimatická pásma, ať již na souši či (především) po moři. K extrémním klimatickým vlivům dochází při nakládce/vykládce v zimním období a teplotách pod 0°C spojené s přepravou do/z tropických oblastí, ale i při přepravách z tropického do mírného pásma.

Všechny uzavřené (celokovové, v závislosti na uchycení plachty i Open Topy) typy kontejnerů chrání před přímými vnějšími klimatickými vlivy jako déšť, sníh, slaná voda, kapky mořské vody v ovzduší, prach a slunce (teplo a UV paprsky)

Vlivy kontejnerové přepravy na zboží – klimatické

POZOR i když je zboží základním způsobem proti vnějším vlivům, uvnitř kontejneru může docházet ke kondenzaci par. Relativní vlhkost v kontejneru je determinována teplotou a vlhkostí vzduchu během nakládky. Zdrojem vlhkosti ale může být samo zboží, balicí či pomocný materiál.

Některé komodity mohou vylučovat velké množství vlhkosti po dlouhou dobu. Většina balicích a pomocných materiálů a některé komodity jsou silně nasáklivé.

Ke kondenzaci dochází v kolizi poklesu vnitřní teploty s relativní vlhkostí.

Vlivy kontejnerové přepravy na zboží – klimatické (pokračování)

Vlhkost se nejčastěji kondenzuje na stěnách kontejneru či na obalech zboží. Kondenzovaná vlhkost může v podobě kapek padat ze stropu na zboží. Následkem mohou být poškození typu rez, plíseň, změna barvy, slepivost (kartonů), odpadávání nálepek či dokonce zhroucení vrstvy (obalů)

Teplota uvnitř kontejneru závisí na vnější teplotě a umístění boxu v lodi. Kontejner může být nadměrně zahříván přímým sluncem v pozici na horní palubě, či temperovanými palivovými nádržemi v podpalubí. I některé komodity mají schopnost vyzařovat teplo.

Jako důsledek těchto vlivů může v kontejneru teplota vzduchu dosahovat až 60°C.

Vlivy kontejnerové přepravy na zboží – biologické

Vysoká teplota, vlhkost a slabší výměna vzduchu uvnitř kontejneru způsobují množení hmyzu, hub, plísní, bakterií a jiných mikro-organismů.

Zboží či pomocný materiál je však obvykle napaden již před nakládkou. Napadení uzavřeného kontejneru hmyzem zvenčí je velmi nepravděpodobné.

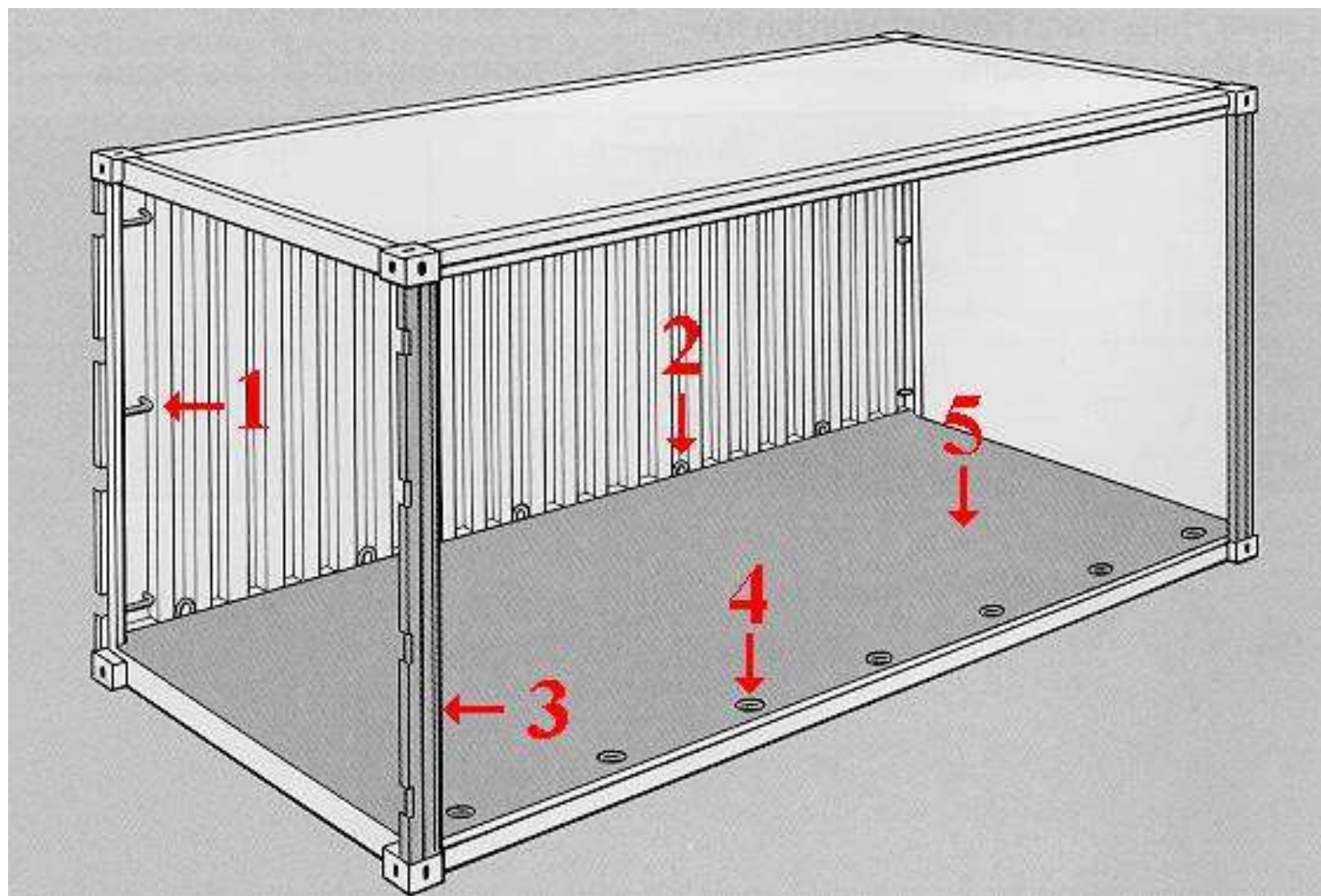
POZOR Stále větší počet zemí se připojuje k předpisu o ošetření dřevěných materiálů proti škůdcům, známému jako ISPM 15. Tento předpis definuje pojem dřevěný materiál a 2 základní způsoby ošetření (fumigace, termizace).

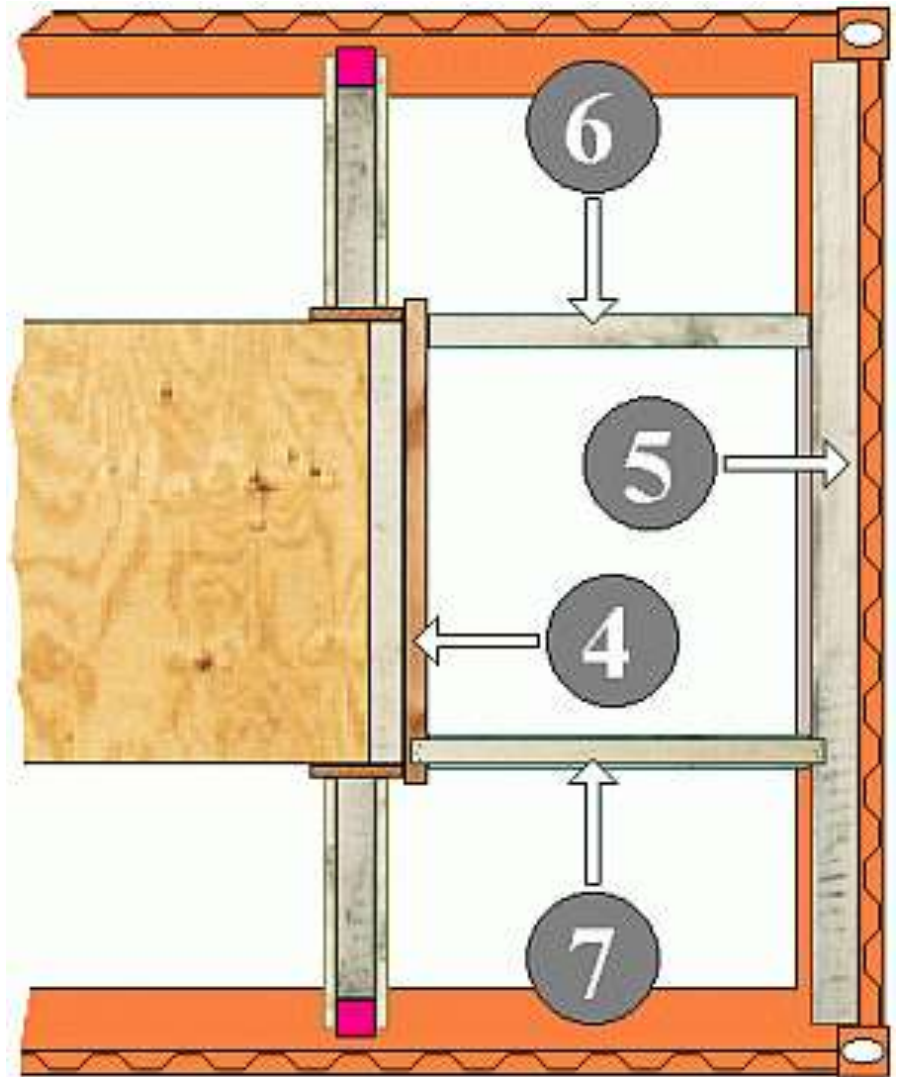
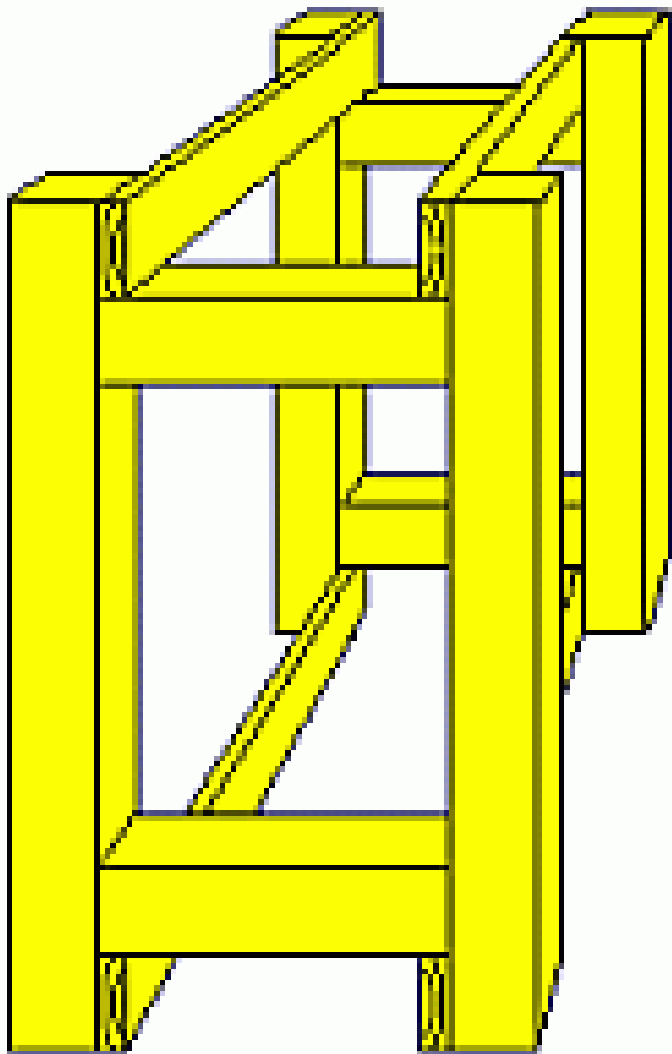
Vlivy kontejnerové přepravy na zboží – chemické

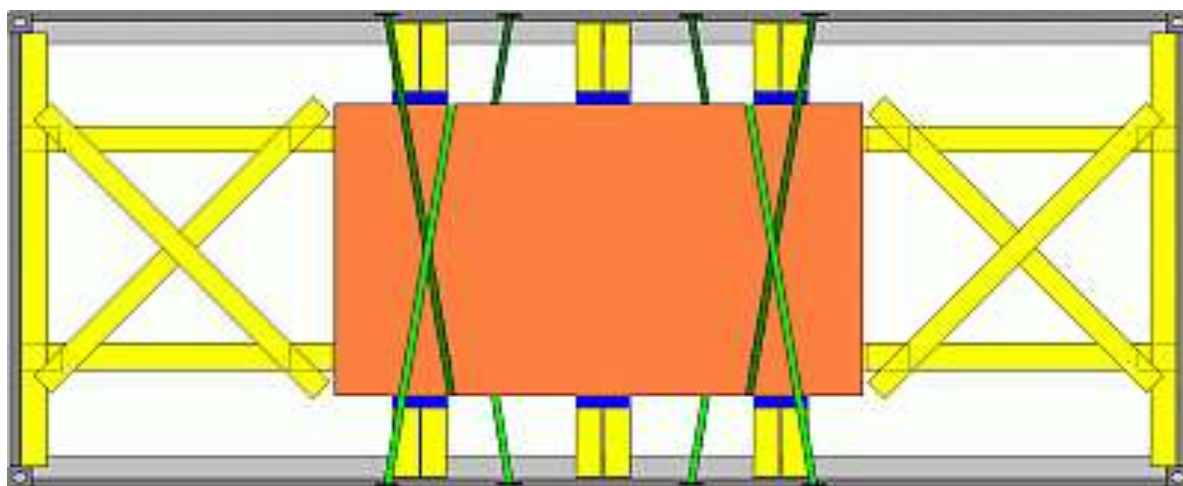
Chemické vlivy závisí na teplotě, vlhkosti a na pohybu lodi. Některé chemické látky mají sklon k vlastnímu zahřívání. Jiné jsou silně reaktivní s vybranými látkami ve svém okolí. Takové látky je nutno ukládat a přepravovat v souladu s předpisy o přepravě nebezpečných věcí po moři (IMDG), u jiných módů dle podobných příslušných norem:

ADR-RID u silniční a/nebo železniční přepravy,

IATA DGR u přepravy letecké.







6. **Bezpečnostní opatření v mezinárodní dopravě**

- definice, zásady

- USA

- Evropa

7. - AMS, ENS, AIS, C-TPAT10+2 Rule,

8. - VGM

- úmluvy



Definice

Pojem **safety** používáme ve vztahu s provozní bezpečností. Například je známo spojení Bezpečnost a ochrana zdraví při práci. V tomto případě chráníme (povinně ze zákona) životy a zdraví především zaměstnanců a dalších lidí, kteří se nacházejí v pracovním okolí. Vytváříme systém, který nám umožní chránit lidi a životní prostředí před vlivy a působením strojů, zařízení a například i přepravovaného nebezpečného zboží.

Pojem **security** používáme ve vztahu k ochraně před protiprávními činy. Bezpečnost (**security**) se používá v souvislosti s teroristickými činy, sabotážemi, krádežemi, pašováním, nelegální imigrací. V rámci přístupu k **security** vytváříme systém, který následně umožňuje takovým činům předcházet. Prostřednictvím systému **security** (systému ochrany před protiprávními činy) chráníme stroje, zařízení, přepravované zboží ale také budovy, městská sídla, životní prostředí a lidi v něm žijící, před působením úmyslných nebezpečných vlivů jiných lidí.

Do češtiny můžeme oba pojmy přeložit různými způsoby. V prvním případě může jít o **bezpečnost** a **zabezpečení** podle použitého názvu této prezentace. Při užívání těchto termínů dochází k jejich skloňování a používání ve slovních spojeních. Často se například používá pojem bezpečnostní plán. Pojem bezpečnostní plán se může vztahovat k bezpečnosti (**safety**) ale ještě více k zabezpečení (**security**).

Systém bezpečnosti a zabezpečení

Stav **bezpečnosti** (zajištění safety) a **zabezpečení** (zajištění security) nejsou stavy přirozenými. V okolním prostředí jsou naopak přirozeně přítomna nebezpečí – hrozby, která jsou za „vhodných okolností“ realizovatelná. Komplexní ochranu prostředí spolu s jeho účastníky před negativními vlivy, jak bylo popsáno výše, je možné zajistit pouze vybudováním umělého systému.

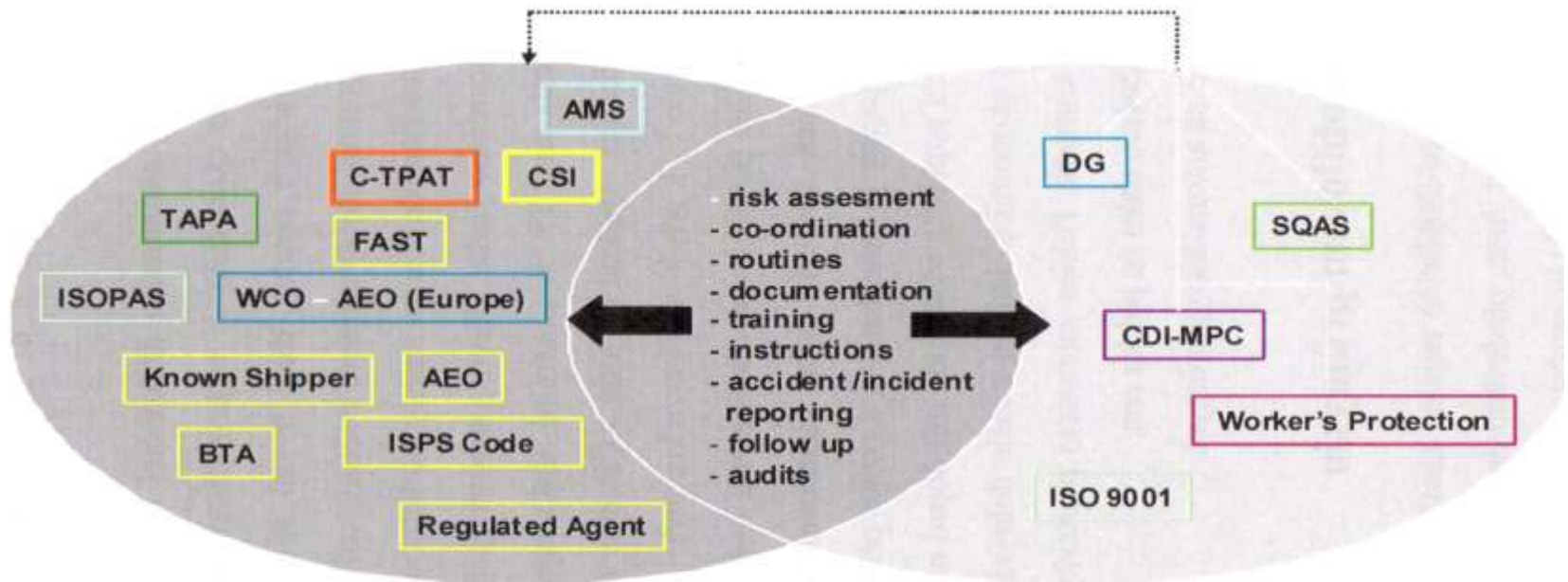
Pro **bezpečnost** i **zabezpečení** proto musíme vytvořit bezpečnostní systémy, které vytvářejí bezpečnostní struktury (vztahy mezi osobami odpovědnými za bezpečnost), definují bezpečnostní postupy a pravidla (standardní postupy při vykonávání činnosti), definují a vykonávají kroky k přezkoumání funkčnosti systému (kontroly, audit, vyhodnocení). V rámci bezpečnostního managementu (proces řízení bezpečnosti – **bezpečnosti** i **zabezpečení** /**security** i **safety**) identifikují nebezpečí a analyzují rizika a provádějí nápravná opatření ke zmírnění rizik (risk mitigation).

Security

"prevent loss or damage as a result of a conscious act"

Safety

"prevent loss or damage as a result of an accident"



Dangerous goods cannot be dealt with in isolation with regard to security measures.

8. Dodací podmínky v mezinárodním obchodě a jejich vztah se zvoleným druhem přepravy

- přehled dodacích podmínek dle INCOTERMS 2010
- podmínky vhodné pro silniční přepravu
- podmínky doporučené pro leteckou přepravu
- podmínky vyhrazené pro přepravu po moři
- regionální odlišnosti
- obvyklé chyby při volbě dodací podmínky

Incoterms ® 2010 – shrnutí

Doporučená skladba dodacích podmínek v exportu a importu

- V závislosti na teritoriální skladbě obchodu
- V závislosti na ekonomické síle prodávajícího
- V závislosti na dostupnosti logistických řešení
- V závislosti na komoditě
- V závislosti na obvyklém či orgány nařízeném uspořádání
- V závislosti na znalosti a pochopení dodací podmínky u obou smluvních stran

9. Celní předpisy EU

- obsah; celní hodnota
- vstup zboží na celní území
- celní prohlášení
- zjednodušené postupy
- celně schválené určení
- celní status zboží

Nový Celní kodex EU 2016

Nový celní řád ČR 2016



Dotazy jsou vítány nyní

Děkujeme vám za účast

Petr Rožek, lektor

