



Námořní doprava

Webinář pro CzechTrade, 7.5.2026

Zadání dle dotazů účastníků

Ing. Petr Rožek, Ph.D.



**Dobré dopoledne,
a ničemu se prosím
v následujícím výkladu
NEDIVTE !**



1. Námořní doprava – Vymezení

Námořní dopravu lze obecně charakterizovat jako takový obor dopravy, v jehož rámci je přemísťováno libovolné zboží po moři za použitím k tomu vhodného plavidla jak ve vztahu k množství, tak i kvalitě (zvláštním nárokům přepravované komodity).

Nověji pak – především s rozvojem navazujících přeprav – lze námořní dopravu definovat jako přepravu zboží z bodu A do bodu B, kde rozhodující část přepravy se uskutečňuje po moři; samozřejmě opět s podřízením množství a kvalitě přepravovaného substrátu.

V návaznosti na toto vymezení lze pak rozlišit 3 obecné skupiny v rámci oboru:

- ✓ námořní přepravy kusového zboží (general cargo)
- ✓ námořní přepravy hromadného – suchého či tekutého zboží (bulk cargo), a



1. Námořní doprava – Vymezení

- ✓ námořní přepravy zvláštní, s dalším dělením (special transports).

Podobně, s vysledovatelným vlivem přepravovaných komodit, se dle dostupnosti, pravidelnosti a z toho vyplývajících obecných smluvních nároků dělí námořní přeprava na

- ✓ námořní dopravu liniovou (kusové zboží, Ro-Ro)
- ✓ námořní dopravu trampovou, a
- ✓ námořní dopravu kontejnerovou.



1. Námořní doprava – Vymezení

1. 1. Námořní doprava liniová

Toto odvětví se obecně vyznačuje nabídkou pravidelných jízdnicích řádů na stanovených linkách, obvykle mezi několika pravidelně se opakujícími přístavy, bez přímé souvislosti s připraveností zboží v přístavech nakládky. Převážováno je obvykle obecné kusové zboží, různým způsobem balené. Dle typu komodity a způsobu nakládky se postupně vydělily některé specifické druhy linkových technologií, jako např. Ro-Ro, LASH/See-Bee atd.

POZOR ! Ani v případě uvedení jízdnicího řádu není údaj o příjezdu a odjezdu do/z přístavu pro linkového rejdaře závazný !!



1. Námořní doprava – Vymezení

1. 2. Námořní doprava trampová

Námořní doprava trampová, to znamená nepravidelná, je obvykle vymezena neexistencí jízdnicích řádů či nahodilým pohybem lodí dle náhlých a výlučných potřeb zákazníka – objednatele přepravy. Plavidla používaná pro tento typ přeprav a smluv obecně tzv. trampují, tedy pohybují se mimo pravidelné linky a nemají pevný jízdnicí řád; v okamžiku splnění přepravního úkonu ze smlouvy jsou opět volné, připravené na další předem neznámou plavbu.



1. Námořní doprava – Vymezení

1. 2. Námořní doprava trampová

Tyto přepravy jsou obvyklé u hromadných celolodních zásilek, kde je plavidlo najato v okamžiku připravenosti zásilky v místě (přístavu) původu a přepraveno do místa (přístavu) určení, kde nájem končí

V případě opakované cesty (např. v době sklizní sezónních komodit) může taková přeprava nabývat i pravidelnosti, ovšem ani tehdy se nestává linkovou.



1. Námořní doprava – Vymezení

1. 3. Námořní doprava kontejnerová

představuje ve své podstatě liniový typ přepravy, kde je technologií manipulace se zbožím (překládky) zajištěna maximální obrátkovost nosiče na lince, čímž je dosahována větší spolehlivost vůči očekávaným datům nájezdu jednotlivých přístavů.

Tato přeprava vykazuje největší provázanost s následnými druhy pozemních přeprav a může být s nimi v rámci jak technologickém, tak i smluvním přímo propojena.

V poslední době pak – pod obnoveným tlakem konkurenčních doprav i soutěže uvnitř odvětví samého – dochází u kontejnerových přeprav k jistým pokusům o zaručení doby přepravy a tím i celého příslušného jízdního řádu, především u kombinovaných služeb s podílem vnitrozemské přepravy = tzv. Carrier's haulage (obvykle formou vrácení ceny dopravného v případě nesplnění = obdoba dohod v leteckých přepravách).



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

2.1. Smluvní uspořádání

V rámci odvětví námořní dopravy lze obecně vysledovat několik skupin dohod a smluv, jejichž cílem je

- ✓ uspořádání vlastnických vztahů (a záruk) ke zboží během přepravy, ukotvení podmínek přepravy mezi vlastníkem zboží / zadavatelem přepravy = **přepravcem** a provozovatelem dopravy = **dopravcem, případně jejich zástupci**
- ✓ uspořádání smluvních podmínek mezi objednavatelem přepravy / nájemcem lodního prostoru a vlastníkem lodi, případně jejich zástupci
- ✓ sjednocení a vnější vymezení podmínek mezi různě silně sdruženými dopravci
- ✓ a nakonec i smluvní ujednání / sdružení přepravců s podobnými zájmy a nároky na přepravu (viz dále – kapitola o Liniových konferencích)



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

2. 2. Smluvní vztahy dopravce vs. přepravce – 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).

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).



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT

Merchant: includes the Shipper, Consignee, holder of this Bill of Lading, the receiver of the Goods and any Person owning, entitled to or claiming the possession of the Goods or of this Bill of Lading or anyone acting on behalf of this Person.

The contract evidenced by this Bill of Lading **is between the Carrier and the Merchant**. Every Person defined as “Merchant” is jointly and severally liable towards the Carrier for all the various undertakings, responsibilities, and liabilities of the Merchant under or in connection with this Bill of Lading and to pay the Freight due under it without deduction or set-off. The Merchant warrants that in agreeing to the terms and conditions in this Bill of Lading, he is the owner of the Goods, or he does so with the authority of the owner of the Goods or of the Person entitled to the possession of the Goods or of this Bill of Lading.



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

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.

Délka dopravy - dodržování a závaznost pro dopravce.

Kompenzace za dlouhé trvání dopravy proti plánu/harmonogramu?
Nenaložení kontejneru na objednanou loď a posunutí o několik týdnů - jak se tomuto bránit?

Účtované vícenáklady za čekání kontejneru v přístavu na naložení k další přepravě - není způsobeno námi (objednatelem), ale dopravce delší dobu je "neschopný" zajistit přepravu z přístavu ... tyto vícenáklady chce vždy po nás.



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

The scope of voyage herein contracted for may or may not include usual or customary or advertised ports of call whether named in this Bill of Lading contract or not and may include transport of the Goods to or from any facilities used by the Carrier as part of the carriage, including but not limited to off-dock storage. The Carrier does not promise or undertake to load, carry or discharge the Goods on or by any particular Vessel, date or time. Advertised sailings and arrivals are only estimated times, and such schedules may be advanced, delayed or cancelled without notice. In no event shall the Carrier be liable for consequential damages or for any delay in scheduled departures or arrivals of any Vessel or other conveyances used to transport the Goods by sea or otherwise. If the Carrier should nevertheless be held legally liable for any such direct or indirect or consequential loss or damage caused by such alleged delay, such liability shall in no event exceed the Freight paid for the carriage.



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

The Carrier may at any time and without notice to the Merchant:

- transfer the Goods from one conveyance to another including transshipping or carrying the Goods on a Vessel other than the Vessel named on the front hereof or by any other means of transport whatsoever, even though transshipment or forwarding of the Goods by such means may not have been contemplated or provided for herein;
- load and unload the Goods at any place or port (whether or not any such port is named on the front hereof as the Port of Loading or Port of Discharge) and store the Goods at any such port or place, including but not limited to the use of off-dock storage at any port;

If at any time the carriage is or is likely to be affected by any hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind and howsoever arising which cannot be avoided by the Carrier by the exercise of reasonable endeavours, (even though the circumstances giving rise to such hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage existed at the time this contract was entered into or the Goods were received for the carriage) the Carrier may at its sole discretion and without notice to the Merchant and whether or not the carriage is commenced either:



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

- carry the Goods to the contracted Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable, by an alternative route to that indicated in this Bill of Lading or that which is usual for Goods consigned to that Port of Discharge or Place of Delivery; or
- suspend the carriage of the Goods and store them ashore or afloat upon the terms and conditions of this Bill of Lading and endeavour to forward them as soon as possible, but the Carrier makes no representations as to the maximum period of suspension; or
- abandon the carriage of the Goods and place them at the Merchant's disposal at any place or port which the Carrier may deem safe and convenient, or from which the Carrier is unable by the exercise of reasonable endeavours to continue the carriage, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease. The Carrier shall nevertheless be entitled to full Freight on the Goods received for the carriage, and the Merchant shall pay any additional costs incurred by reason of the abandonment of the Goods. If the Carrier elects to use an alternative route under clause 19.1 (a) or to suspend the carriage under clause 19.1 (b) this shall not prejudice its right subsequently to abandon the carriage.



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the Goods is solely for information of the Carrier. Failure to give such notification shall not subject the Carrier to any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

2. 3. 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.



3. Námořní doprava – smluvní uspořádání

Základním uspořádáním tedy zůstávají tzv. Hague-Visbyská pravidla (původní úmluva v 60. letech 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.

Podobě právě dokončené a na podzim k podpisu předkládané úmluvy (proběhne 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 pochopitelný), ale i záměrně kompromisní, aby přitáhl i některé významné země ve vztahu k námořní dopravě (USA, Čína, ANZUS, Německo)



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

2.4.1 Rozsah krytí u zbožových pojistek

pojištění zásilky hromadná havárie navyšování ceny přepravy v průběhu přepravy (Hormuzský průliv), přesměrování / vrácení zásilky

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

- A (dříve AAR, Against All Risks)
- B (dříve WPA)
- C (základní rozsah, dříve přibližně FPA)

Nejběžnější a nejdoporučovanější je úroveň „**Proti všem rizikům**“, s rozsahem až 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).

K tomuto rozsahu lze pak dopojistit i válečná rizika (War & Riots)



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

2.4.2. 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



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

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.

3.4.3. Rizika z pojištění vyloučená

V rámci vyhlášených všeobecných pojistných podmínek si každá komerční pojišťovna vyhrazuje určitý okruh příčin škody v námořních přepravách, které jsou z pojistného krytí předem vyloučeny.

Jde především o škody

- opakované či takové, kterým mohl pojištěný vědomě zabránit;



2. Námořní doprava – smluvní uspořádání

- škody vzniklé z titulu vnitřní povahy zboží;
- škody způsobené nedostatečným respektive nepříslušným obalem pro námořní přepravu;
- škody vzniklé prokazatelnou nedbalostí či škody úmyslné
- atd.

Některé z výše uvedených příčin lze dále zvláštním smluvním ujednáním připojišťovat. Je však vždy elementární povinností přepravce (vlastníka zboží), aby v okamžiku zjištění škody zabránil jejímu dalšímu šíření a zajistil neprodlené ohlášení a odborné zjištění stavu (survey). I pouhé pozdní ohlášení škody vede ve většině případů ke ztrátě smluvního nároku na krytí vzniklé / zjištěné škody.

Jaké jsou nejlepší trackovací nástroje, software, jdou pojistit kontejnery na demurrage, detention nebo jiné zpoždění?



3. Námořní doprava – konosament

3.1. 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.



3. Námořní doprava – konosament

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).

4.1.1 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 nepřerušenu linií žira rejdaři k převzetí zboží, či jednoznačným zápisem o ukončení převoditelnosti.



3. Námořní doprava – konosament

4.2. 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



3. Námořní doprava – konosament

3.3. 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 !



3. Námořní doprava – konosament

3.3. Prezentace B/L při uvolňování zboží příjemci

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. přepravce

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

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



3. Námořní doprava – konosament

Pyramida typů a funkcí Bill of Lading (konosamentu)							
Typ	Papírová forma	Originály	Počet originálů	Uvolnění zboží	Náhradní způsoby	Výstavce	
						Rejdař	Zasílatel
Seawaybill, Express Release	NE	NE	0	na požádání	0	MBL	HBL
Full Set Consigned to Name	ANO	ANO	obv. 3/3	proti originálu	Telex Release, Surrender, Bankovní záruka		
Full Set Consigned to Order	ANO	ANO	obv. 3/3	proti žirovaném u originálu	0		
Multimodal eFBL	nemusí být	ANO	obv. 3/3	proti originálu	Telex Release, Surrender, Bankovní záruka	NE	ANO



4. Liniová námořní doprava

4.1. Liniová námořní doprava - úvod

Jak již bylo uvedeno v úvodní kapitole, liniová námořní doprava je postavena na principu obsluhy několika přístavů v předem stanoveném sledu a dle předem navrženého jízdního řádu = linka. Tyto rozvrhy lze nalézt na webových stránkách jednotlivých rejdařů; jmenovaná loď se po obeplutí smyčky vrací do prvního přístavu a vyplouvá na novou cestu (jednotlivé plavby se rozlišují kromě jména lodi i číslem cesty a směrem, kterým se dané plavidlo na daném úseku pohybuje – například na spojeních Asie-Evropa či Asie-USA se objeví označení „West“ nebo „East“).

Ač se při letmém pohledu na liniové jízdní řády zdá, že je za jejich pomoci velmi jednoduché sledovat zvolenou zásilku (track & trace), je nutné si uvědomit, že

- z povahy námořního práva na liniovém uspořádání vyplývá nezávaznost údajů uvedených na liniovém jízdním řádu;



4. Liniová námořní doprava

- rejdař má dle svého uvážení, v závislosti na podmínkách na lince (počasí, politické a obchodní překážky) měnit pořadí přístavů, přístavy na lince přidávat či rušit;
- rejdař má dle svého uvážení právo zboží překládat z plavidla na plavidlo;
- rejdař má dle svého uvážení právo zboží na cestě vyložit v jiném přístavu či vrátit do původního přístavu nakládky;
- rejdař má dle svého uvážení právo plavbu zrychlovat či zpomalovat; a
- v neposlední řadě rejdař není povinen tato rozhodnutí zdůvodňovat, obhajovat a předem oznamovat. Je tedy zjevné, že i graficky vynikající provedení sledovacího nástroje a zobrazení plující lodě na satelitním snímku není dostačujícím důkazem pro výpočet okamžiku doplutí do uvedeného přístavu určení. Proto jsou veškeré uváděné časové údaje pouze orientační a jejich platnost je relativizována též označením ESTIMATED (time of sailing, time of arrival...), ve zkratkách ETS, ETA atd.

Jaké jsou nejlepší trackovací nástroje, software, jdou pojistit kontejnery na demurrage, detention nebo jiné zpoždění?



5. Kontejnerizace námořní přepravy

Námořní / vnitrozemský přístav může být umístěn přímo na břehu moře nebo oceánu / v ústí splavné řeky, mimo vodní cesty v přístavních bazénech, na březích průplavů či kombinovaně. Z těchto hledisek je nejvýznamnějším přístavem pro český zámořský obchod přístav Hamburk. Neleží sice nejbližší k ČR (tento primát zaujímá slovinský Koper či italský Terst), není ani jediným na řece (podobně umístěn je i nizozemský Rotterdam či belgické Antverpy), ale z hlediska dostupnosti nabízí nejvíce optimalizovaných spojení = pravidelné ucelené vlaky, relativně krátkou vzdálenost po silnici i říční spojení po Labi (v závislosti na podmínkách splavnosti).

Lze se zmínit i o lodní dopravě v rámci EU, např. Dunaj a kanály na Main resp. možnosti vnitroeuroevropské dopravy po vodě se zaměřením na agrokomody?

Přístav Hamburg

Přístav Hamburg je v překladištní činnosti druhým největším evropským námořním přístavem (v kontejnerové překládce třetí). Překládkové polohy přístavu leží na břehu řeky Labe (říční přepravy však činí cca 4% celkového obrátu přístavu), nedaleko od ústí do Severního moře. Přístav umožňuje překládku hromadného, kusového, tekutého nákladu včetně nákladových jednotek kombinované dopravy.



5. Kontejnerizace námořní přepravy

Přístav Hamburg touto polohou představuje mj. nejpřímější a nejpřirozenější cestu pro české zboží putující do/ze zámoří. Z přístavních terminálů lze disponovat zbožím jak po železnici, tak prostřednictvím rozvinuté sítě dálničního spojení, **jakož i po labské vodní cestě s jejími známými sezónními omezeními.** Jediným vážnějším omezením samotného přístavu je kolísající vodní stav z důvodu vysokých rozdílů výšky vodní hladiny při odlivu a přílivu (až 3,5 m) a intenzivní zanášení koryta řeky splaveninou z vnitrozemí, kterou je nutno pravidelně bagrovat a odvážet. Pro největší plavidla pak řeka před vstupem do přístavu představuje překážku z důvodu šířky plavební dráhy. Těmito neduhy však trpí i jiné, původně z důvodu bezpečnosti v ústích řek budované námořní přístavy (např. Antverpy).

Přístav Hamburg je univerzálním námořně-říčním přístavem, kde lze manipulovat prakticky jakékoliv zbožím, kusové, sypké i tekuté; v poslední se uvažuje i o umožnění překládku tekutého vodíku. Hlavní náplní práce přístavu je však překládka kontejnerů.



5. Kontejnerizace námořní přepravy

Brémské přístavy

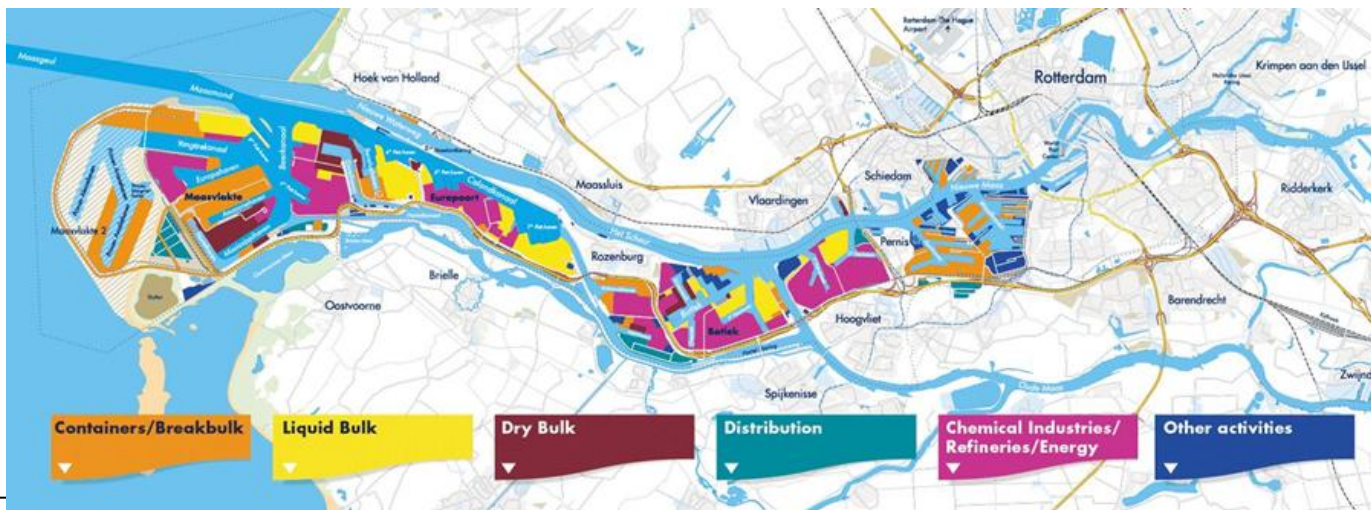
Brémské přístavy se skládají ze dvou prostorově oddělených jednotek = starý městský přístav Bremen, a nové, především kontejnerové překladiště Bremerhaven, které vyrostlo na místě americké vojenské základny. Přístav Bremerhaven je v soukromých rukou (kombinace účasti rejdářů MSC, AP Möller-Maersk) a fy Eurogate Container Terminals. Přístav se více orientuje na opracování transatlantických linek; součástí je i druhé největší překladiště osobních vozů (BLG) především německé provenience.



5. Kontejnerizace námořní přepravy

Přístav Rotterdam

Rotterdamský přístav je největším evropským přístavem. Rozkládá se na ploše 10 000 hektarů, překládkové polohy přístavu leží na rýnské vodní cestě (rameno nazývané se Maas) a na pobřeží Severního moře. Maximální přípustný ponor pro lodě je 24 metrů, tzn. hloubka vody u nábřeží umožňuje vplouvat i velkým kontejnerovým lodím a tankerům velikosti Suezmax, přepravujícím kontejnery z Asie a Ameriky a ropu ze Středního východu k překládkovým polohám přístavu dvacet čtyři hodiny denně, sedmkrát do týdne. Roční překládková kapacita přístavu činí víc než 600 mil. tun nákladu.





5. Kontejnerizace námořní přepravy

Námořní přístav Koper

Koper je jediným významnějším slovinským přístavem; leží na břehu Jaderského moře, v Terstském zálivu. Přístup do přístavu byl až do zcela nedávné dohody mezi Slovinskem a Chorvatskem předmětem sporu, neboť mezinárodní vody byly vyměřeny silně disproportionálně ve prospěch sousedního Chorvatska.

Vzhledem ke své strategické poloze je Koper významným multimodálním dopravně-logistickým centrem pro střední a východní Evropu, a zajímavou alternativou ke klasické Severomořské trase.

Území přístavu se skládá z dvanácti terminálů, ve kterých se překládá hromadný náklad (ferromagnetické a neferromagnetické kovy, ruda, uhlí, papír, řezivo, obilí a potravinářské výrobky jako káva, kakao, ovoce, zelenina a pod.), kusový a tekutý náklad včetně nákladových jednotek kombinované dopravy (kontejnery, automobily).



5. Kontejnerizace námořní přepravy

Ostatní evropské přístavy se vztahem k čs. exportům a importům

Vzhledem k naprosto uzavřené („land-locked“) poloze Česka v rámci Evropy mohou pro zboží toky do/ze země nabývat na důležitosti i další přístavy. Jsou to především přístavy na Baltu (Gdansk-Gdynia, Štětín-Swinoústí), v Severním moři (Antwerpy-Zeebrugge, Amsterdam), ve Středozevní oblasti (Terst, méně pak Ravenna, Benátky, Janov, Livorno, nově i Piraeus) a v Černém moři-ústí Dunaje (především Constantza, ale i Varna a další – viz plány na druhou větev Hedvábné stezky z Číny do Evropy).

a) Přístav Antverpy má podobnou navigační polohu jako například Hamburg či Brémy, tzn. v říčním toku (řeka Šelda) poměrně daleko od jejího ústí. To představuje v zásadě jediné významnější omezení rozvoje tohoto jinak velmi důležitého přístavu na mapě Západní Evropy. Přístav Antverpy je „domácím“ přístavem rejdaře MSC v Evropě. Přístav Antverpy je silně specializován na překládku nadrozměrných kusů. Přístav Antverpy též vyniká v překládce produktů chemického průmyslu. Zvláštností přístavu je fakt, že malá část přístavních zařízení leží na území jiného státu (Nizozemí).



5. Kontejnerizace námořní přepravy

b) Dvojměstí Gdaňsk-Gdynia je důsledkem předválečného uspořádání Polska, přístav Gdaňsk však již od středověku představoval důležitou bránu pro zboží směřující do oblasti SV Evropy a zprostředkovaně i do Česka. Přístavy G-G byly v době Polské lidové republiky orientovány především na překládku hromadného zboží a zboží kusové povahy; teprve od cca 2000 je budován i moderní kontejnerový přístav na hluboké vodě (16 m) a s přímým přístupem z volného moře. Do roku 2019 je v běhu grandiózní plán přestavby a modernizace přístavu (cca € 340 mio), především jeho hlubokovodní části a přístupové infrastruktury. Velkým podnětem pro tento rozvoj byl příchod rejdaře MSK na terminál DCT, a opakované prezentační příjezdy velkých plavidel (včetně klasy Triple E) do přístavu.



5. Kontejnerizace námořní přepravy

c) Přístav Trieste má vůči České republice zvláštní postavení především z historického hlediska = za trvání Rakouského mocnářství byl jediným významným přístupovým místem ke světovým mořím, kotvila zde rakouská komerční flotila (Lloyd Triestino) a fungovaly zde prakticky všechny významné říšské dopravní a spediční firmy. Bohužel, po II. světové válce a změnách s jeho statutem přístav postupně ztratil svůj význam jak pro český (a rakouský) export a import, ale též v rámci Itálie a bývalé Jugoslávie (v prvním případě posílily přístavy Ravenna a Benátky, v druhém především slovinský Koper). Přístav přesto disponuje zcela přírodním, volně přístupným nábřežím pro překládku kontejnerů (Moloo VII, délka 2x600 m, ponor přes 15 metrů), a též nábřežími pro překládku ropných produktů (zde začíná ropovod do Ingolstadtu a dále do ČR), hromadných suchých, kávy, brambor a alumina. Přístav má napojení na železniční a dálniční koridor do severní Evropy přes Europass-Brennerský průsmyk, bohužel však obě tepny jsou v soukromých rukách konsorcia Alpe-Adria, které tak diktuje podmínky provozu a dalšího rozvoje.



5. Kontejnerizace námořní přepravy

d) Přístav Piraeus byl až donedávna méně významným přístavem s lokálním (řecká obchodní výměna) a transitním významem (východní středozevní hub pro některé rejdaře, ovšem tuto funkci postupně ztrácí ve prospěch tureckých, případně kyperských přístavů). Jeho význam bude akcelarovat po dokončení investice čínského rejdaře COSCON, který zde již zakoupil celou kontejnerovou bázi (dokončení převodu bylo po nějakou dobu pozdrženo z vnitropolitických důvodů v Řecku) a ohlašuje využití tohoto přístavu i pro dodávky do hlubšího vnitrozemí JV a Střední Evropy po odbočkách Hedvábné stezky.

Spojení Piraeus-Bělehrad-Budapešť po železnici je již (i přes technologickou zastaralost části tratě, především v jižní části bývalé Jugoslávie) v provozu a čínský investor plánoval do roku 2020 celou trať elektrifikovat a přizpůsobit vysokorychlostnímu provozu, tedy alespoň 130 km/hod. Tím se Piraeus stal prvním přístavem v Evropě po proplutí Suezem s kvalitním napojením do evropského vnitrozemí a tedy významným bodem na Námořní hedvábné stezce. Modernizace trati s podporou fondů EU na území Srbska však nyní podléhá zkoumání EK.



5. Kontejnerizace námořní přepravy

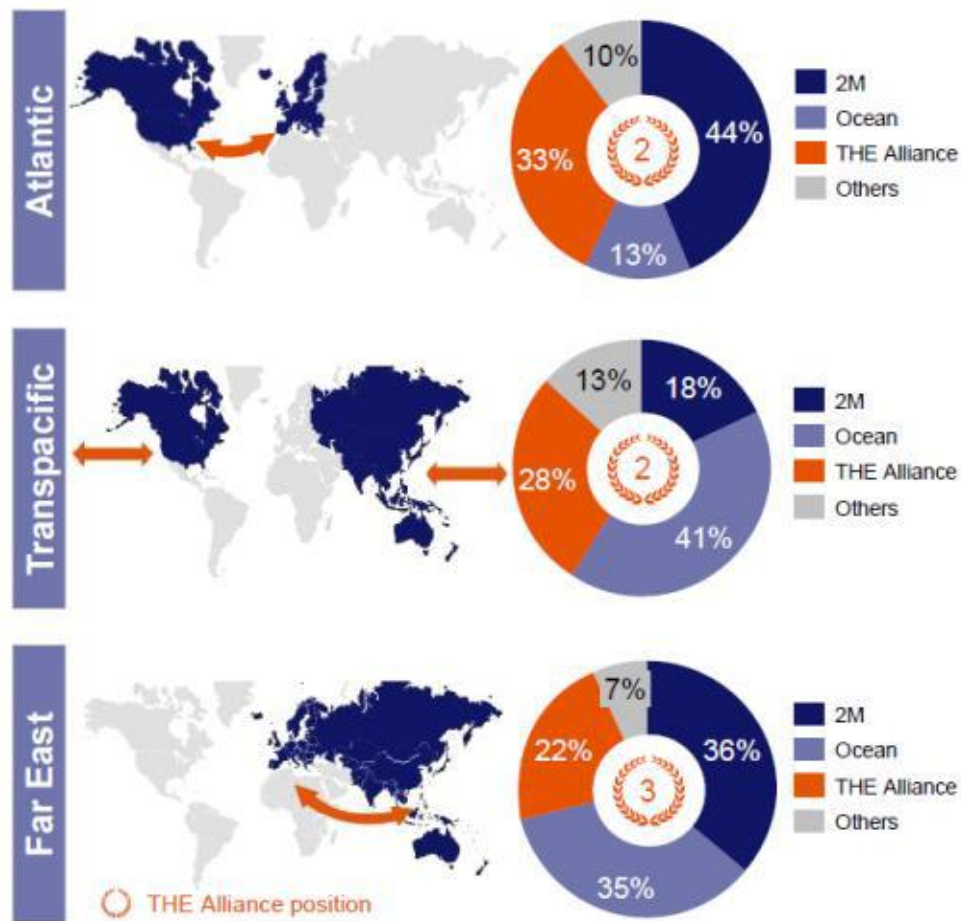
e) Přístav Constantza byl vybudován na umělém kanálu/odbočce Dunaje „Černá Voda“ v 80. letech jako protiváha mělkovodních bází v deltě Dunaje (Braila-Galati, Izmail). Přístav bohužel dlouhou dobu trpěl nedostatkem disponibilního objemu a postupně zastaral, ale rumunská vláda předpokládá jeho revitalizaci a převod na multimodální vstup do oblasti Balkánu a Střední Evropy. Přístav může nabídnout přímý přístup na Černé moře s relativně dostatečným ponorem 12,5 m a dostatečným prostorem pro expanzi / prodlužování nábřeží, napojení na černomořskou síť kobotážních linek jakož i přímý výstup do některých linek na DV/JV Asii. Význam přístavu prudce roste v souvislosti s ukrajinskou krizí.

5. Kontejnerizace námořní přepravy



5. Kontejnerizace námořní přepravy

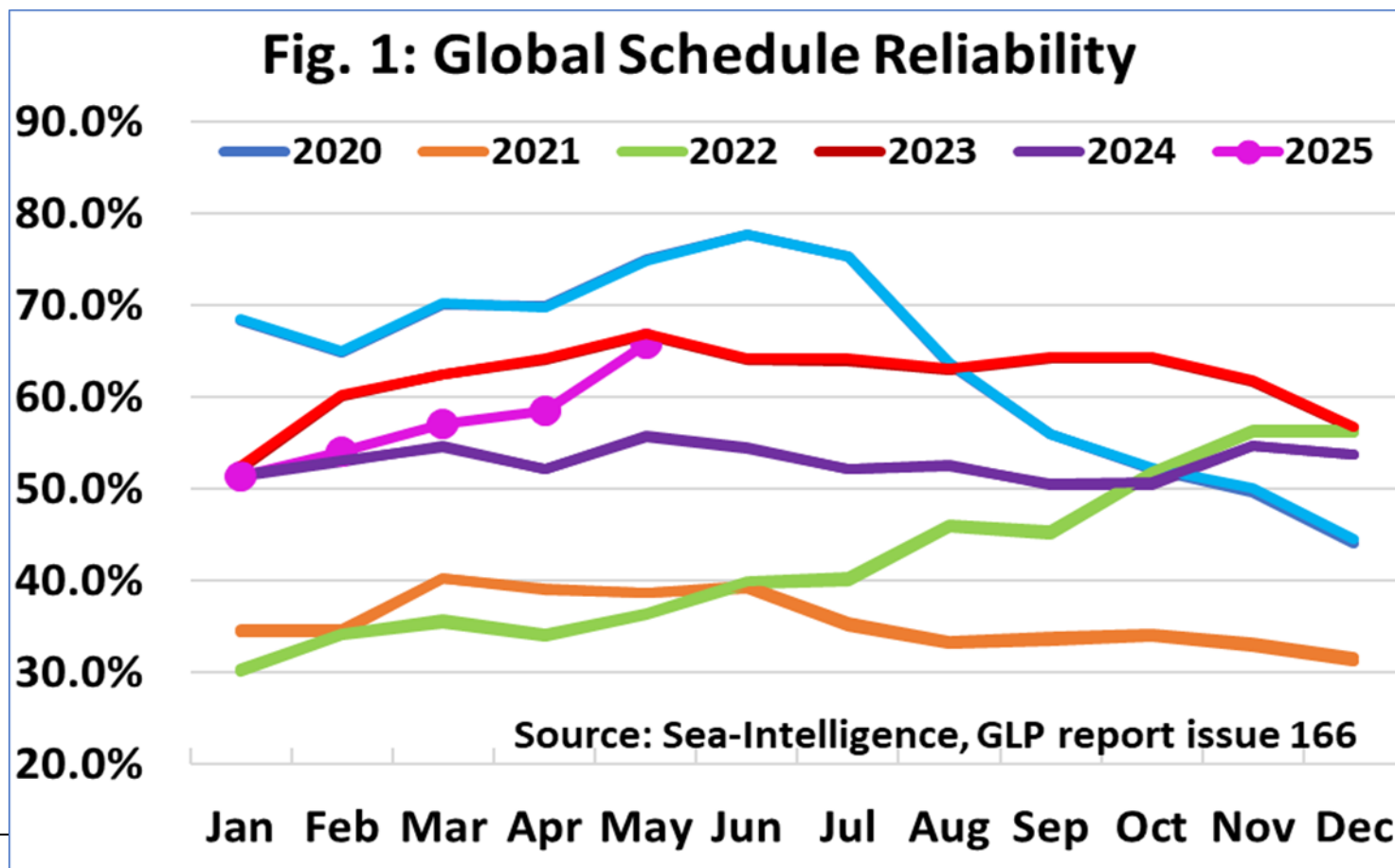
Výrazně se mění podíly v regionech





5. Kontejnerizace námořní přepravy

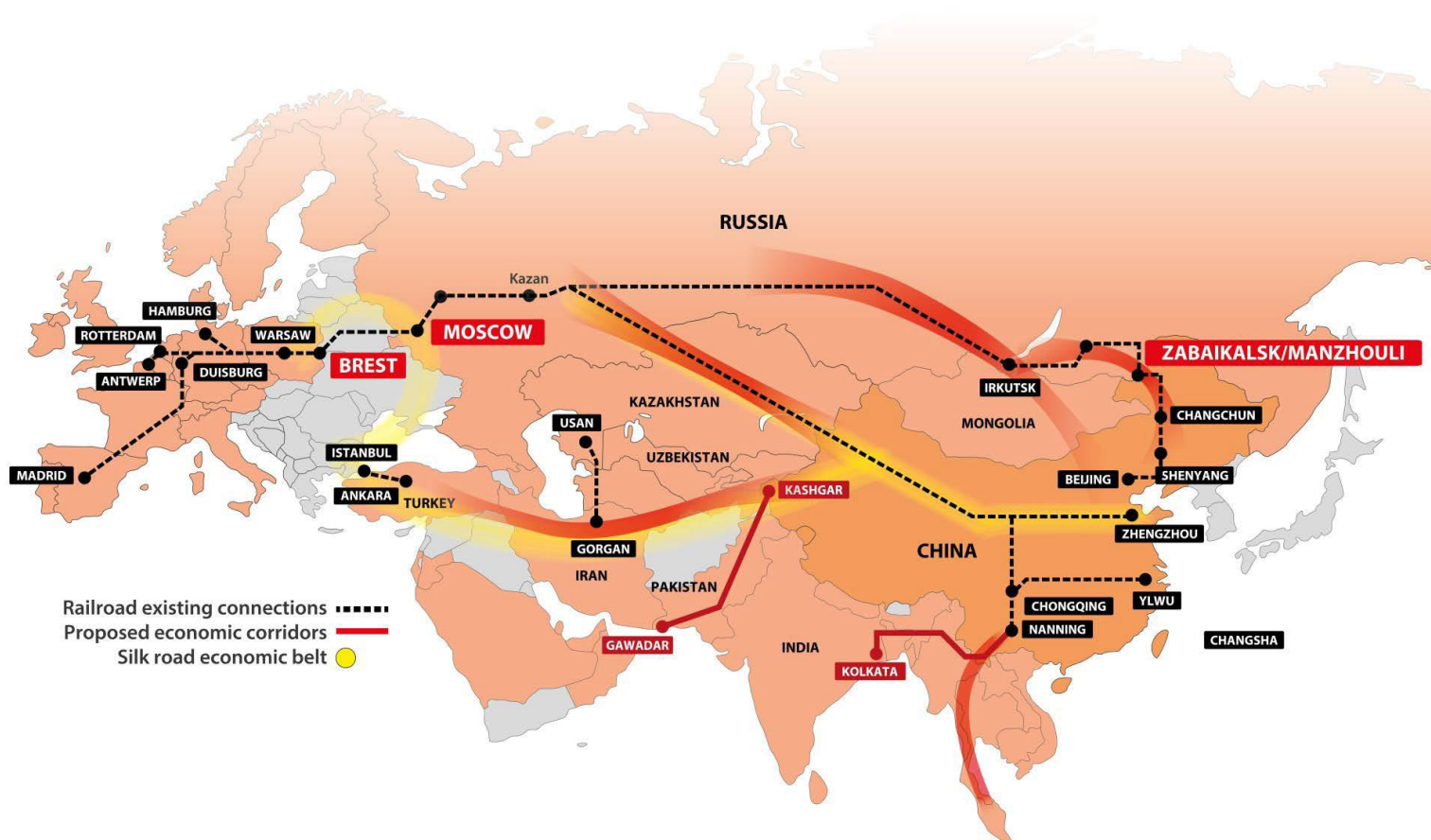
Bohužel i nadále trvá nespolehlivost liniových jízdních řádů





5. Kontejnerizace námořní přepravy

O své místo se hlásí i kombinovaná kontinentální přeprava





Závěr

Průmysl mezinárodní přepravy je velmi dynamickým a živým odvětvím, a to jak z pohledu vývoje „hardware“, tzn. konstrukce dopravních prostředků a technologií, tak i z hlediska vývoje smluvních vztahů, zajištění co nejjistější a z pohledu budoucího výsledku co nejehospodárnější relace mezi dopravcem (obecně vlastníkem služby) a přepravcem (objednavatelem, spotřebitelem této služby).

Tyto vztahy pak ve svém souhrnu adekvátně reagují na změny ve světovém obchodu, trendech objemů a kvalit zboží proudů. Avšak nejen to, mezinárodní doprava sama aktivně přispívá ke globální dělbě práce; rychlým rozvojem efektivnosti v podobě rychlosti, spolehlivosti i konečné ceny umožňuje přesuny výrobních odvětví do míst často vzdálených konečné spotřebě, ale naopak poskytujících unikátní kombinaci zdrojů.

Z tohoto pohledu lze považovat též expertní znalost problematiky mezinárodní přepravy za moderní, z hlediska budoucnosti dobře zajištěný obor podnikání. Těšíme se, že i tento základní přehled k takové výbavě přispěje.



Děkuji Vám za pozornost !

Ing. Petr Rožek, Ph.D.