

Kvalitní příprava **pro moře**

Pojďme se nejdříve podívat na to, jak je v přístavu nakládáno se zbožím obecně. Po příchodu do přístavu nalodění je zásilka (ve většině případů se jedná o zboží v kontejnerech) složena z dopravního prostředku, který ji do přístavu dopravil (kamion, vagon nebo říční bárka). Ivan Šebík z oddělení námořních přeprav společnosti **AWT-Čechofracht** uvádí, že ve většině případů se zboží expeduje s časovým předstihem, takže se zásilky po složení z dopravního prostředku umístí do dočasného skladu podle povahy zboží respektive přání zákazníka na volnou (otevřenou) skladovací plochu přístavního terminálu nebo do krytého skladu. Na loď je pak zboží přeloženo z přístavního terminálu. V tomto případě mluvíme o překladu nepřímém.

V některých případech, zvláště u přeprav zboží nadrozměrného nebo zboží s velkou hmotností, se podaří načasovat přepravu do přístavu tak, že nakládka na námořní loď se uskuteční přímým překladem z dopravního prostředku. V tomto případě je ekonomické využít lodních jeřábů.

Souběžně s příchodem zboží do přístavu nalodění je nutné provést jeho celní odbavení na základě exportního celního projednání v zemi vývoze.

Dočasné skladování v přístavu není ničím výjimečným

Zboží se v přístavech dočasně skladuje i tehdy, pokud příjemce na zbo-



Zásilky určené pro námořní přepravu směřují vlakem, po silnici nebo po řece do některého z evropských přístavů, kde jsou přeloženy na loď. Zní to jednoduše, ale zase tak snadné to není. Než dojde k nakládce, prochází zásilky různými procedurami, které jsou obzvláště v případě nebezpečných věcí velice přísné.

ží nespěchá, protože nemá volnou skladovací kapacitu. V těchto případech se řeší také možnost dočasného uskladnění zásilky v námořním přístavu.

„Pokud k tomu dojde, je nutné s přístavem (přístavním podnikem, terminálem) projednat zvláštní skladové podmínky, které zpravidla obsahují určitou dobu bez skladného a poté sazbu skladného,“ podotýká Ivan Šebík. „Máme zkušenosti s obchodními případy, kdy se právě z tohoto důvodu skladoval stroj v námořním přístavu déle než tři měsíce.“

Také zboží, které není po moři přepravováno v kontejnerech, musí být vždy zabaleno - používá se termín seaworthy packing. Jedná se o obal, v němž se uložené a upevněné zboží nesmí poškodit.

„Ne všichni výrobci mají vlastní truhlárny. Ve většině případů spolu-

pracují s odbornými společnostmi zabývajícími se výrobou obalů. Vždy se snažím doporučit správné zabalení, aby byla splněna podmínka seaworthy packing,“ vysvětluje Ivan Šebík a dodává, že zboží, jako například velké transformátory, mostní konstrukce apod., se pro přepravu zvláště nebalí. Musí však mít na svém korpusu řádně označený dostatek vázacích a zvedacích míst.

Nebezpečné věci na moři doprovází IMO deklarace

Co to znamená, když se po moři přepravují nebezpečné věci? Naprostá většina zásilek s nebezpečnými věcmi je přepravována v kontejnerech, které musí být odpovídajícím způsobem označeny a také je musí doprovázet příslušné doklady. Podmínky přepravy nebezpečných věcí po moři jsou za-

kotveny v mezinárodním Řádu IMDG (International Maritime Dangerous Goods) Code.

Zboží musí být k expedici náležitě připraveno. Jan Mádl ze společnosti **Pelmi** uvádí, že za přípravu zboží k expedici je vždy odpovědný odesílatel. Upozorňuje rovněž na paritu mezi kupujícím a prodávajícím vycházející z dodacích doložek Incoterms, které jasně uvádějí, kdo za co zodpovídá. Odesílatel zodpovídá za dokumenty a také za způsob balení pro typ konkrétní přepravy – pokud je mu známo, jakým způsobem bude zboží přepravováno. Dodací doložky Incoterms řeší povinnosti smluvních stran (kupující vs. prodávající) obecně. V případě přepravy nebezpečných věcí je nutné se řídit příslušnými závaznými dohodami a předpisy ADR/RID/IMDG Code.

„Definice odesílatele z hlediska dohody ADR a z hlediska obchodního zákoníku se liší a například v případě využívání outsourcingu v oblasti logistiky se jedná o odlišné strany,“ vysvětluje Jan Mádl.

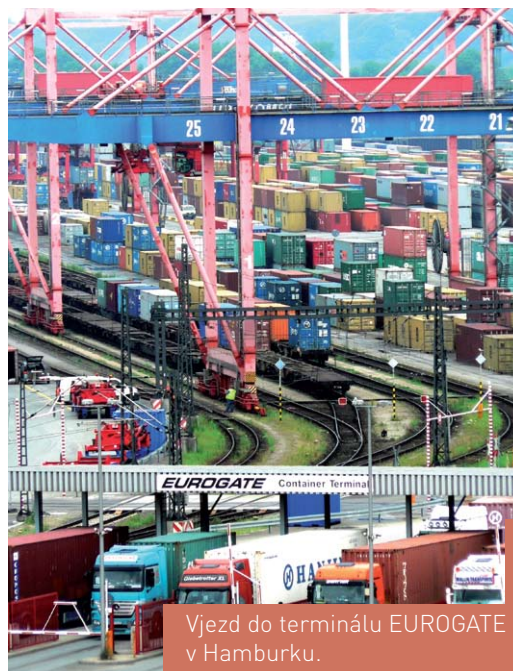
Odesílatel nebezpečných věcí musí zboží podle příslušných dohod a před-

pisů správně klasifikovat, zabalit a označit. Poté dochází k nakládce zásilky do kontejneru (v sudech, barelech nebo např. v IBC kontejnerech), který je dále přepraven po železnici, silnici nebo říčním plavidlem do některého z evropských přístavů (Hamburk, Bremerhaven nebo například Rotterdam). Kontejner, v němž je zboží klasifikováno jako nebezpečné, musí být řádně označen a doprovází ho IMO deklarace (přepravní doklad po moři), kde jsou uvedeny rejdařské společnosti důležité informace o nebezpečnosti zásilky.

V posledních letech dochází k harmonizaci jednotlivých úmluv, dohod a předpisů v oblasti přeprav nebezpečných věcí, takže se rozdíly ADR, RID a IMDG Code minimalizují.

Kapitán může zásilku před naloděním odmítnout

„Od doby, kdy je v přístavu zásilka vyložena, je mnohdy účtováno skladné.



Vjezd do terminálu EUROGATE v Hamburku.

Tato politika námořních přístavů nutí zasilatele zajišťovat přepravy na poslední chvíli, aby se zásilka v přístavu zdržela co nejkratší dobu,“ tvrdí Jan Mádl. „Stejnou politiku zvolily některé přístavy v případě složení importní zásilky z lodi. Od chvíle, kdy je kontejner položen na pevninu, nabíhá ↘

INZERCE



CENEP CARGO[®]
Central europe logistic provider

www.cenepcargo.cz

Centrála:

Ouvalova 390
274 01 Slaný
Tel./Fax: +420 312 525 969
info@cenep.cz

Pobočky:

U Vlečky 1757/1
400 01 Ústí nad Labem
Tel./Fax: +420 475 201 880
usti@cenep.cz

Oldřichovská 419
463 34 Hrádek nad Nisou
Tel. +420 602 236 546
Fax: +420 489 111 874



CENEP Cargo je specialista na přepravu volně ložených látek a námořních kontejnerů.

- přepravujeme tekuté zboží všech tříd nebezpečnosti mimo 1 a 7 do 120°C
- používáme jedno až čtyřkomorové nerezové cisterny z materiálu V4A
- všechna vozidla jsou vybavena samostatným vypouštěcím zařízením - kompresor, pumpa
- přepravuje námořní kontejnery do a z námořních přístavů, a to jak po silnici tak železnici
- realizujeme celní odbavení kontejnerů v přístavech a celnicích určení
- uvolňujeme kontejnery v přístavních SW, především v přístavech Hamburg, Bremerhaven a Rotterdam

Nestandardní události důsledně vyhodnocujeme

Jan de Rijke, generální ředitel holandské společnosti R.M.I., zdůrazňuje, že pro přepravu nebezpečných věcí po moři je velice důležité v nákladním listu přesně uvést veškeré požadované informace o zboží. Důležité je rovněž, aby měl odsílatel k dispozici všechny doklady o zásilce, které by bylo možné v každé fázi přepravy operativně použít. Nezbytná je kontrola platnosti certifikace kontejnerů, jež musí být také v souladu s požadavky zemí, do kterých je kontejner určen, včetně všech zemí tranzitních. Je třeba si uvědomit, že v některých zemích mají kromě IMDG Code a IMO deklarace rovněž místní předpisy pro přepravu

nebezpečných věcí. Příkladem jsou USA a Japonsko.

„Škody u tankkontejnerů způsobené během námořní přepravy jsou relativně velké. Během manipulace, při překládce nebo vykládce sice běžně dochází k poškození vnějšího pláště a nosné konstrukce, ale na druhou stranu dochází jen velmi zřídka k úniku nebezpečných látek,“ uvádí Jan de Rijke. „Důsledně prověřujeme všechny nestandardní události, které se staly během přeprav. Minimálně dvakrát ročně vyhodnocujeme veškeré mimořádné události, k nimž do-

šlo v uplynulých šesti měsících. Výsledky a závěry sdílíme s našimi zákazníky a partnery jako například LC net, abychom mohli společně usilovat o zlepšení bezpečnosti během celého přepravního řetězce. Ne pouze na moři, ale v rámci kontinentálních přeprav.“



Nákladní vůz přepravuje zboží do přístavu.

penalizace za pozdní odběr kontejneru, přestože zajistit okamžitý transport je organizačně nemožné.“

Kontejnery jsou na loď ukládány podle Stauplanu (rozpis uložení kontejnerů na loď), který se vytváří okamžitě po sta-

novené lhůtě, do kdy musí být kontejner doručen na terminál, aby byl danou lodí akceptován. Jedná se o takzvaný closing date nebo cut off date. Prostoje lodi totiž znamenají pro rejdáře značnou finanční ztrátu. Stauplan zohledňuje váhu kontejneru, přístav vyloďení a povahu zásilky. Kapitán lodi má právo již zaknihovanou zásilku s nebezpečným nákladem před naloděním odmítnout, má-li k tomu řádný důvod.

„Z důvodu stability jsou těžší zásilky ukládány zpravidla do dolních po-

zic lodí. Kontejnery s nebezpečnými věcmi se naopak ukládají do horních pozic. V případě mimořádné události (např. požár na palubě) je kapitán oprávněn část nákladu (například látky třídy 3) obětovat a svrhnout tyto kontejnery do moře,“ dodává na závěr Jan Mádl.

Václav Podstawa

Foto: archiv a Dachser
Ilustrace: Robert Tippman

INZERCE

AWT ADVANCED
WORLD
TRANSPORT



SPOLEČNĚ MÁME NEKONEČNÉ MOŽNOSTI

Bezpečně přepravíme váš náklad do celého světa. Po moři, vzduchem, po silnici i po kolejích.

WWW.AWTGROUP.EU