

# Nebezpečné věci v přístavu: Opatrná manipulace a kontroly

## Kontejnery pokračují z přístavu zpravidla po železnici

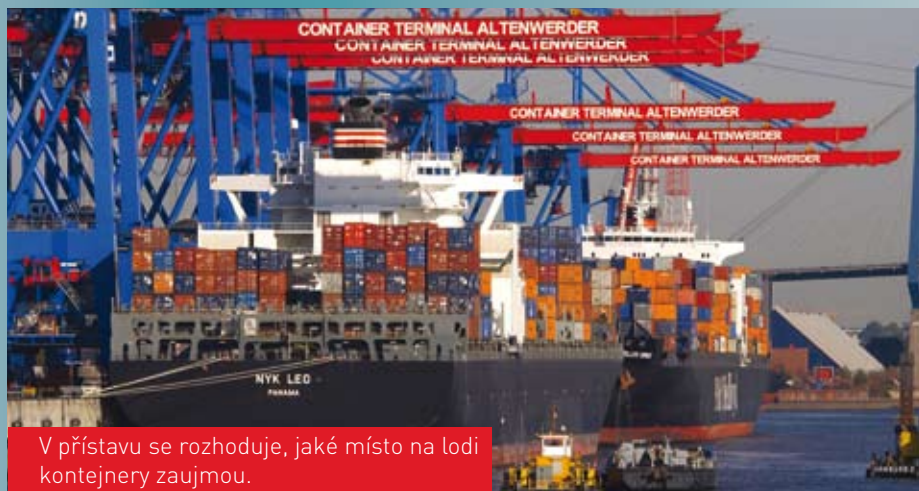
Zboží směřující do střední Evropy prochází zpravidla námořními přístavy Bremerhaven, Rotterdam, Koper, Antverpy nebo Hamburk. Právě pro posledně jmenovaný přístav je oblast střední a východní Evropy (platí to i obráceně) velice zajímavá – a to především z hlediska výhodné vzdálenosti. Navíc Hamburk s Českou republikou spojuje Labe.

Co to znamená, když námořním přístavem „protékají“ nebezpečné věci? Naprostá většina zásilek s nebezpečnými věcmi je přepravována v kontejnerech, které musí doprovázet příslušné doklady. Podmínky přepravy nebezpečných věcí po moři jsou zakotveny v mezinárodní dohodě IMDG (International Maritime Dangerous Goods) Code. Kontejner, v němž je zboží klasifikováno jako nebezpečné, doprovází tzv. IMO deklarace (přepravní doklad po moři), kde jsou uvedeny informace o nakládkě, označení zboží, o jeho správném zařazení a zabalení.

Vzhledem k tomu, že na námořní přepravu navazuje většinou transport zboží po silnici nebo po železnici, řídí se přeprava nejen podle IMDG Code, ale také dohodou ADR nebo předpisem RID.

## Speditér by se měl v problematice dobře orientovat

„Podle stupně nebezpečnosti existují omezení, jak dlouho je v přístavu možné jednotlivé zásilky skladovat. Pokud nejsou kontejnery s nebezpečnými věcmi určeny k okamžité expe-



V přístavu se rozhoduje, jaké místo na lodi kontejnery zaujmou.

**Zboží přepravované po moři je z přístavu transportováno po železnici nebo po silnici. V některých případech se používá vodní cesta. Většinou jsou zásilky v kontejnerech překládány na speciální železniční kontejnerové vozy a následně přepravovány ucelenými vlaky do vnitrozemí.**

dici do vnitrozemí, probíhá skladování na vyhrazených plochách,” vysvětluje Vladimír Doboš ze společnosti **Hafen Hamburg Marketing** a dodává, že kontejnery s nebezpečnými věcmi jsou odpovídajícím způsobem zabezpečeny a pravidelně kontrolovány.

Jeho kolega Bohumil Průša dodává: „V přístavu se rozhoduje, jak budou kontejnery nakládány a jaké místo na lodi zaujmou. Tzv. Stauplan zahrnující rozpis uložení kontejnerů na lodi musí být vytvořen ještě před tím, než loď přijede do přístavu. Zbytečné prostoje lodí jsou totiž nepřijatelné, protože znamenají jak pro námořní přístav, tak i pro rejdaře znatelnou finanční ztrátu.“

tohoto důvodu jsou veškeré informace o zásilkách směřujících do přístavů odesílány s předstihem elektronickou poštou. V přístavu dochází ke třídění a k uskladnění kontejnerů podle destinací a následně podle lodí, na které jsou postupně nakládány. Podobné je to při vykládce lodí. Kontejnery se zbožím se vykládají podle předem daných dispozic vycházejících z toho, zda bude přeprava na kontinent probíhat po železnici, silnici nebo vodní cestou.

„Odesílatel by měl vždy zvolit speditéra – specialistu, který problematiku přeprav nebezpečných věcí po moři perfektně ovládá. Jakékoli zpoždění způsobené např. chybami v dokladech nebo nesprávným označením zásilky totiž pro zákazníka znamená velkou finanční ztrátu. Za zdržení zásilky si námořní přístavy účtují nemalé poplatky,” upozorňuje na závěr Bohumil Průša. ■



Přístav Hamburk je pro ČR zajímavý hlavně z hlediska výhodné vzdálenosti.



Nebezpečné věci doprovází tzv. IMO deklarace - přepravní doklad po moři.

Foto: Hafen Hamburg Marketing