

Doprava, přeprava, zasilatelství (spedice) v logistice a Supply chains



Doprava a přeprava

- **DOPRAVA** = pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě, kdy dochází k přepravě předmětu nebo osob z místa odeslání do místa určení. Dopravu provádí dopravce, a to pomocí vlastních dopravních prostředků, popř. ve vlastnictví leasingových firem.
- Typy dopravy - (dle typu dopravní sítě):
 - silniční,
 - železniční,
 - letecká,
 - vodní,
 - potrubní,
 - kombinovaná,
 - intermodální,
 - multimodální.
- vnitropodniková (závodová – v areálu)
- **PŘEPRAVA** = výsledek dopravy (přeprava nákladu (materiálu, surovin včetně plynu, kapalin) a/nebo přeprava osob). Osoba, která si u dopravce objednává přepravu zásilky (tj. SLUŽBU), je nejčastěji nazývána **přepravce**.

Dopravce a přepravce

- „**Dopravce** definujeme jako **provozovatele (dopravy či dopravních prostředků)**, mnohdy zároveň vlastníka dopravních prostředků; může však být jen jejich nájemcem (např. u finančního leasingu apod.). Vždy se však jedná o podnikatelský subjekt kompetentní uspokojit přepravní potřebu vzniklou na straně přepravce, nabízející a uskutečňující vlastní přemísťovací činnost v prostoru a v čase. Jde tedy o producenta, ale i o realizátora dopravních služeb na trhu (tzn. o prodávajícího dopravních či přepravních služeb).
- **Přepravce** je **zákazníkem dopravce** (eventuálně zasílatele či operátora), nejčastěji **jako odesílatel nebo příjemce**. Je spotřebitelem dopravních nebo přepravních služeb. Pojem zahrnuje řadu subjektů (určených i z jiného než dopravně-přepravního hlediska jejich postavení na trhu apod.): **prodávající nebo kupující, zpravidla vlastní hmotného zboží, výrobce, obchodník, exportér, importér apod.**“ (Novák a kol., 2011, s. 16 a 17)

Členění dopravy

vnitrostátní

mezinárodní

vnitropodniková

mezipodniková

mezioperační

- doprava mezi výrobními operacemi
- doprava ve skladech

meziobjektová

- doprava mezi výrobními, sklady surovin, výrobků

- doprava mezi prvky logistických systémů

Kritéria hodnocení druhů dopravy

Rychlost Jak rychle lze zboží dopravit do požadovaného místa?

Dostupnost Kam všude lze zboží dopravit?

Univerzálnost Co všechno lze dopravit do požadovaného místa?

Frekvence Jak často lze zboží dopravovat v daném období?

Spolehlivost Jaká je pravděpodobnost, že zboží dopravíme včas?

Náklady Za kolik jsme schopni zboží dopravit ?

+ další kritéria

Náklady na dopravu

Podíl nákladů na dopravu činí 1 až 30% prodejní ceny zboží, v průměru cca 5% ⁽¹⁾

Struktura nákladů:

- **Osobní náklady (řidiči, manipulanti, dispečeri, administrativa)**
- **Paliva (klasické pohonné hmoty, plyn, elektřina)**
- **Náklady na údržbu (opravy, náhradní díly, servisní prohlídky...)**
- **Odpisy přepravních prostředků, přepravní infrastruktury**
- **Finanční náklady (úroky, silniční daně, dálniční poplatky...)**

(1 Gros, I. Doprava)

Cena – a doprava – kritéria vstupující do cenotvorby za dopravu a přepravní služby

- vzdálenost
- přepravované množství
- typ balení (palety, pytle, kartony...)
- vytížení vozidla
- náročnost výrobku na dopravu
- konkrétní přepravní trasa
- dopravní prostředek
- charakter dopravní trasy

Dopravní a přepravní proces (1)

- **DOPRAVNÍ PROCES** - zabezpečení pohybu dopravních prostředků v rámci dopravní sítě/í, kdy je ve většině případu zajištěn řidičem dopravního prostředku v součinnosti s dispečerem.
- **Součásti dopravního procesu:**
 - přístavné a odstavné jízdy,
 - prostoje při nakládce,
 - samotná jízda s nákladem,
 - prostoj při vykládce,
 - přejezd na místo nové nakládky, prázdná jízda,
 - ostatní prostoje – dopravní kongesce apod.



Dopravní a přepravní proces (2)

- **PŘEPRAVNÍ PROCES** = zajištění vlastního přemístění zásilky z místa odeslání do místa určení.
- důležitý faktor = časová návaznost jednotlivých činností, které mohou být např.:
 - výběr dopravce,
 - objednání dopravy,
 - převzetí a nakládka zásilky, zajištění bezpečnosti,
 - vlastní doprava,
 - předání zásilky příjemci spolu s vykládkou,
 - vyúčtování přepravy,
 - případné reklamace.



přeprava

- door to door = dopravce vyzvedne zásilku na smluveném místě a doručí ji na předem dohodnuté místo,
- port to door = dopravce vyzvedne zásilku ve skladu a doručí ji na předem dohodnuté místo,
- direct shipment (přímá zásilka) – cena z adresy na adresu
- FTL (full (truck) load) – „celovozová“ - přeprava celého kamion
- LTL (less (truck) load) – pronájem místa v kamionu; resp. „sběrná“ přeprava – konsolidace (doplňování) zásilky
- **Specifické požadavky:**
 - přeprava nebezpečných věcí ADR,
 - přeprava těžkých a nadrozměrných zásilek,
 - přeprava zkazitelného zboží ATP,
 - přeprava zvířat....viz dále

Přepravní prostředek, přepravní, manipulační jednotka

- **PŘEPRAVNÍ PROSTŘEDEK** = technické zařízení, které umožňuje přepravní jednotku snáze přepravovat, popř. usnadňuje manipulaci a spoluvytváří tak manipulační nebo přepravní jednotku.
- řády manipulačních (přepravních) jednotek:

řád jednotky	hmotnost	přepravní prostředek	způsob manipulace
1. řádu	max. 15 kg	přepravky, bedny	ruční
2. řádu	240 - 5000 kg	palety, roltejny, kontejnery	nízkozdvižný nebo vysoko zdvižný vozík
3. řádu	max. 30 500 kg	velké ISO kontejnery, výměnné nástavby	jeřáby, překladače
4. řádu	400 – 2000 t	lichtery	portálové jeřáby, námořní nosiče

ČLENĚNÍ MANIPULAČNÍCH A PŘEPRAVNÍCH JEDNOTEK - detailněji

1. **Manipulační jednotka I.řádu** - tvoří základní manipulační jednotku přizpůsobenou k ruční manipulaci.

Reprezentuje zároveň minimální objednáci, odběrné a dodací množství.

- Hmotnost max.15kg
- Přepravení prostředky - přepravky, ukládací bedny, krabice z kartonu apod.
- Způsob manipulace -ručně, dopravníky



- 2. Manipulační jednotka II. řádu - odvozena manipulační (přepravní jednotka) přizpůsobena mechanizované nebo automatizované manipulaci - v přepravě, skladování, mezioperační dopravě apod.**
- **Hmotnost - 240-1000kg popř.5000kg, složená - 16-64 jednotek I. řádu**
 - **Přepravní prostředky - palety, přepravníky, malé kontejnery apod.**
 - **Způsob manipulace - nízko-vysokozdvížné vozíky**

**3. Přepravní(manipulační) jednotka III.řádu -
odvozena přepravní jednotka sloužící výhradně
k dálkové vnější přepravě v kombinované
železniční, silniční, vodní námořní dopravě.**

- Hmotnost - do 30 500kg, složena z 10-44 jednotek II. řádu
- Přepravní prostředky - velké kontejnery ISO řady 1D-A, Letecké kontejnery
- Způsob manipulace - jeřáby, speciálními vysokozdvihnými vozíky

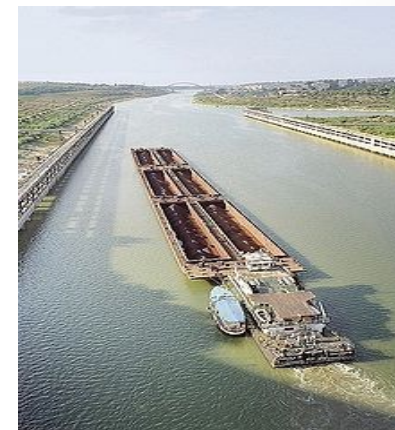


4. Přepravní manipulační jednotka IV.řádu - odvozena přepravní jednotka pro dálkovou kombinovanou dopravu.

- Hmotnost - od 400t do 2000t.
 - Přepravní prostředky – lichterý (člunové kontejnery)
 - Způsob manipulace - portálové jeřáby
-
- určené k dálkové kombinované vnitrozemské vodní a námořní přepravě a k souvisejícím ložným operacím v BC systémech (Barge Carrier Systems, bárkové systémy)
 - tvoří uzavřený prostor k přemísťování volně loženého nebo paletizovaného materiálu
 - v jejich konstrukci jsou spojeny funkce člunů pro plavbu na řekách a v průplavech s funkcemi velkých kontejnerů
 - při vnitrozemské plavbě se spojují do tlačných soustav, v námořní přepravě jsou přepravovány speciálními loděmi (nosiči)
 - lichterý mají celkovou konstrukci s plochým dnem a vybavení obvyklé pro nákladní čluny
 - jsou uzpůsobeny k mechanizované nakládce a vykládce vůči námořními nosiči, která se děje:

- pomocí palubního portálového jeřábu na nosiči
- pomocí zdvižné plošiny
- přímým vplouváním do nosiče

<http://www.miras.cz/seminarky/logistika/roltejnery.php>



Manipulační jednotka

Skupinové balení +
převážný prostředek



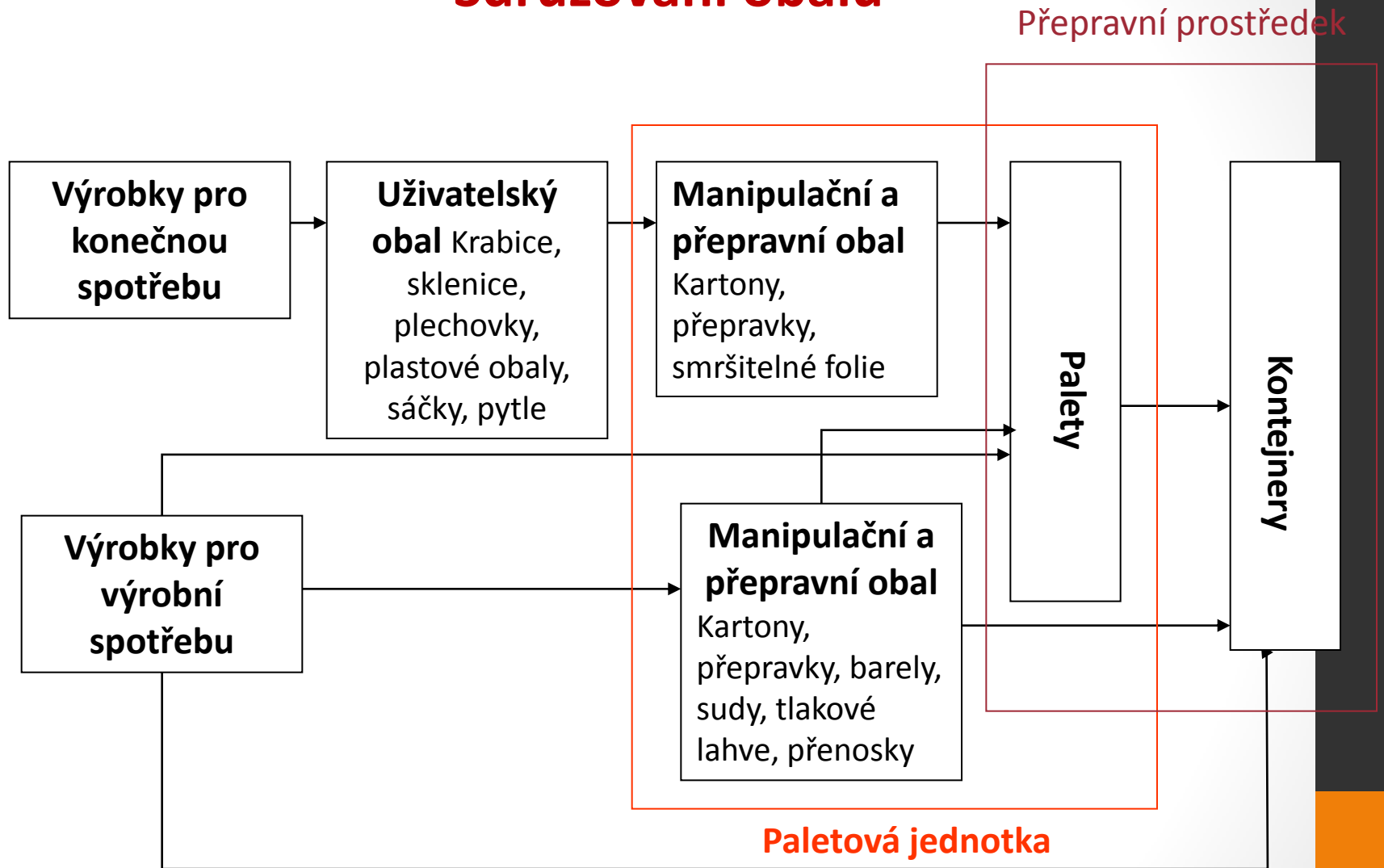
Skupinové balení výrobků
schopné samostatné
manipulace



Základní manipulační jednotka

Skupinové balení výrobků schopné ruční manipulace (není
to podmínka)

Sdružování obalů



Přepravní a manipulační obaly

Přepravní a manipulační obal

Kartónová krabice

Pytel

Sud

Tlaková nádoba

Bigbag

Přepravní prostředek

Přepravka

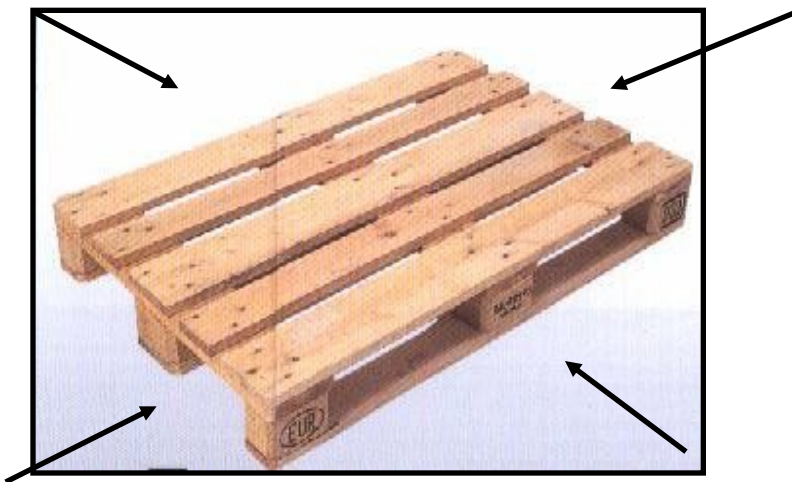
Paleta

Kontejner

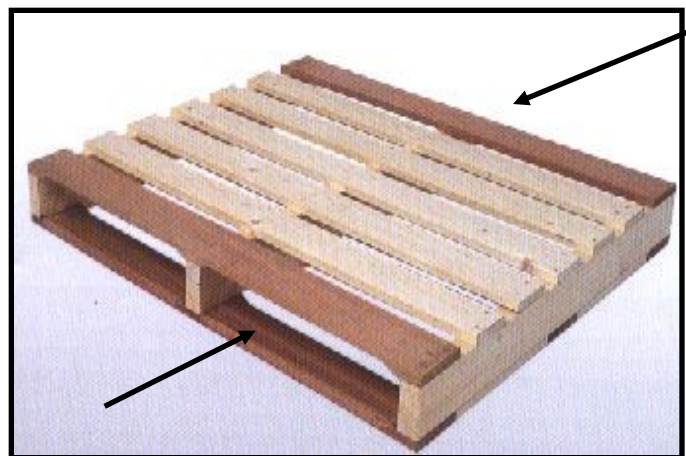
Druhy palet – význam pro přepravu

Podle možností manipulace s paletami

**Čtyřcestné – možnost
manipulace ze všech čtyř stran**



**Dvoucestné – možnost
manipulace ze dvou stran**



Europaleta

Mezinárodní dohoda EPP (Evropský paletový pool) o vzájemné výměně Europalet v železniční dopravě

EUR

Základní rozměr ISO
1000 x 1200 mm

Rozměr Europaleta
800 x 1200



- první europaleta byla standardizována pro železniční dopravu a její vynález uspořil při nakládání zboží více než deset procent času.
- vypálené značky na špalících europalet jsou EUR a EPAL, které ukazují, že paleta splňuje přísná pravidla European Pallet Association.
- Na středním špalíku je pak navíc kód výrobce, z něhož lze vyčíst, kdy a kdo paletu vyrobil.

- Hned poté, co se v roce 1961 **europalety** objevily, jejich výrobu zaštitila Mezinárodní železniční unie (UIC), která po sedmi letech sjednotila přesné standardy toho, jak má europaleta vypadat. Kvalita palety je klíčová i proto, že nosnost jedné palety je opravdu úctyhodná – až 2000 kilogramů, ač ona sama váží od 20 do 24 kilogramů. Dřevo může být různě vyschlé, proto ten tolerovaný rozdíl ve váze. Používají se různé typy dřeva – od jehličnanů (smrku, jedle, borovice) až po listnáče (např. dub, jasan, olše). Norma je dokonce na hřebíky, a to nejen na použitý typ, ale také na to, kde přesně jsou v paletě zatlučeny. Mimochodem jich je v jedné paletě osmasedmdesát.
- Vyrábět, prodávat a opravovat palety mohou pouze autorizované společnosti, vše je přísně kontrolováno asociací.
- I použité palety musejí splňovat řadu podmínek. O chybějící značce EUR se zmiňovat netřeba, neprojde ani paleta s chybějícím prknem či prkny, shnilá, špinavá, poškozená tak, že jsou vidět hřebíky. Cena použité palety se odvíjí od jejího stavu, palety se po výkupu recyklují a dávají zpět do oběhu. Samozřejmě také komponenty používané k opravě palet mají svůj certifikát, prkénka a špalíky musejí být z jednoho kusu dřeva, samozřejmě naprosto zdravého, kontrolují se plísň, hniloba, napadení houbou či škůdci.
- I evropští paletáři myslí na zámořské obchody a vyrábějí varianty své standardní palety (EUR, EUR 1). Ta s rozměry 1200×1000 mm (EUR 2 a 3) téměř přesně koresponduje s nejběžnější používanou americkou paletou (40×48 palců). Padělkem není ani malá paleta EUR 6, která měří přesně polovinu standardní velikosti. Ta se může použít v případě příliš úzkých dveří do budovy, v níž chcete palety složit. Další plus europalety je totiž fakt, že se vejde do většiny typů běžných dveří. Její užší strana měří 800 milimetrů a dveře (podle normy DIN) obvykle mívají šířku od 850 do 2000 mm.
- <http://vtm.e15.cz/transportni-fenomen-jmenem-europaleta>
- K paletám ve světě viz: <http://en.wikipedia.org/wiki/Pallet>

Kontejnery

„Skříně určené k přepravě materiálů a zboží standardních rozměrů a konstrukce umožňující jejich manipulaci a přepravu různými dopravními prostředky“

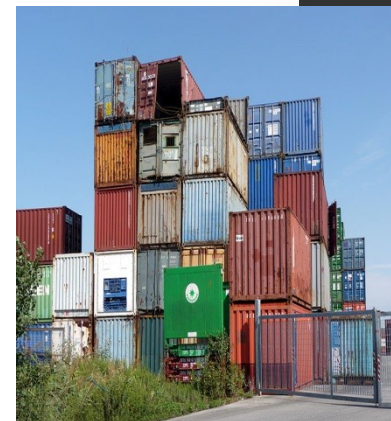
Malé kontejnery (přepravní skříně) obsah cca do 14m³

- Skříně o objemu 1 až 14 m³ opatřené pojezdovými koly
- Kontejnery na sypké a tekuté hmoty ve tvaru nádrží na základně o rozměrech palet vybavené plnicím a vypouštěcím zařízením
- Letecké kontejnery

Velké kontejnery nad 14m³

- Klasické, většinou ocelové skříně (norma ISO)
- Speciální
 - Plošiny
 - Plošiny s pevnými nebo odstranitelnými sloupky
 - Plošiny s různými nástavbami pevnými nebo sklápěcími
- Kontejnery s pevnými stěnami bez nebo s odnímatelnou střechou
- Cisternové kontejnery
- Kontejnery chladírenské
- K historii kontejnerizace viz (včetně role Československa :

<http://en.wikipedia.org/wiki/Containerization>



„Kontejnerizace“

Kontejner: standardizovaná přepravní jednotka

>> 5 obvyklých délek 20 stop (6,1 m), **40 stop (12,2 m)**, 45 stop (13,7 m), 48 stop (14,6 m) a 53 stop (16,2 m)

Výška standardního kontejneru činí 8 stop a 6 palců (2,59 m), **šířka** je 8 stop (2,44 m).

Objem kontejnerové přepravy > 1 TEU = kontejner 20 stop



kontejner

- Kontejner definuje jak norma ISO 688/1976, tak i další subjekty, které mají s přepravou kontejnerů co do činění, např. železnice, letečtí dopravci apod.
- Kontejner je krytý, uzavíratelný přepravní prostředek pro vytváření zpravidla větší manipulační jednotky, který je podle účelu použití též překladatelný z jednoho druhu dopravy na druhý (ČSN 280002).
- **Podle rozměrů:**
 - *malé* – zpravidla o objemu 1–3 cbm
 - *střední* – objem 6,6 cbm – norma ISO 3C
 - objem 14,1 cbm – norma ISO 2A
 - *velké* – 20, 30, a 40stopé – norma ISO 1A-1C
- **Podle konstrukce:**
 - *skříňové*
 - *chladiřenské* – mrazířenské s vlastním agregátem nebo bez agregátu
 - *cisternové* pro přepravu kapalných látek, plynů, tzv. tank container/tanktainer
 - *pro přepravu volně loženého zboží*, tzv. bulk cargoes, pro přepravu např. koksů, uhlí, sladu, šrotu, apod.
 - *plošinové*, tzv. flat, pro přepravu nadrozměrných a těžkých kusů.

Specifické nároky na přepravu

- **přepravy nebezpečných věcí**
- **přeprava těžkých a nadrozměrných zásilek**, jsou takové přepravy, kdy zásilky svými parametry nedovolují přepravu dle standardních předpisů a v ČR podléhají vyhlášce Ministerstva dopravy ČR (dále jen MDČR) č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů – **tzv. nadgabaritní**
- **přeprava zboží vysoké hodnoty**
- **přeprava zkazitelného zboží ATP**, tyto přepravy se řídí Dohodou o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy.
- **přeprava zvířat** – jedná se o speciální druhy přeprav, kdy pro přepravy živých zvířat na vzdálenost větší jak 50 km musí být zajištěny stanovené podmínky, jako je např. dostatečný prostor pro zvíře, včetně zabezpečení nepříznivého vlivu klimatických podmínek během přepravy. Přepravu zvířat upravuje nařízení rady (ES) č.1/2005 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES a nařízení (ES) č. 1255/97, v platném znění.

Přeprava nebezpečných věcí

- **letecká** – IATA Dangerous Goods Regulations - IATA DGR
<http://www.nebezpecnynaklad.cz/inc/clanky/letadla.pdf>;
- **námořní** – IMO International Maritime Dangerous Goods Code – IMDG;
- **železniční** – COTIF Reglement International Concernat le Transport des Merchandises Dangereuses par Chemin de Fer – RID;
- **silniční** – Accord européen au transport international des marchandises dangereuses par route – ADR;
- **říční** – vnitrozemské vodní zatím mezinárodní úmluva nebyla vydána, ale v praxi jsou dodržovány zásady uplatňované v přepravě těchto nákladů po řece Rýn, zkratka: ADNR

přeprava nebezpečných věcí - silniční doprava (ADR)

- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
- přeprava zásilek, které nějakým způsobem mohou ohrozit své okolí
- speciálně vybavená silniční vozidla včetně odborně vyškolené posádky. K výbavě vozidla patří např. zakládací klín, stojací výstražné prostředky, roztoky na výplach očí v případě zasažení, výstražné vesty pro posádku, svítilna, rukavice, brýle. Dále dle příslušné třídy ADR je požadována např. nouzová úniková maska, lopata, kryt kanalizace, sběrná plastová nádoba, nedílnou součástí vozidel jsou hasicí přístroje v různých specifikacích.
- Vozidla pro přepravy ADR musí být také označena pomocí oranžové tabulky o rozměru 40x30 cm s černým orámováním o síle 1,5 cm a také stojatým čtvercem v barvě, dle příslušné třídy ADR.

přeprava těžkých a nadrozměrných zásilek

- V silniční dopravě se tento druh dopravy považuje za zvláštní užívání komunikací, pro které je třeba povolení příslušného silničního správního úřadu. Povolení je vydáváno s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace. Jestliže zvláštní užívání komunikace může ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, musí být dán předchozí souhlas Ministerstva vnitra ČR a jedná-li se o dálnici a rychlostní silnici a v ostatních případech musí být souhlas příslušného orgánu Policie ČR.
- *Těžký náklad* je takový, který spolu s vozidlem přesahuje celkovou hmotnost stanovenou Vyhláškou Ministerstva dopravy o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích.
- *Rozměrný náklad* je takový, který po naložení na dopravní prostředek, resp. po připojení za tažné vozidlo má větší rozměry než je stanoveno výše uvedenou Vyhláškou Ministerstva dopravy.
- *Žádost o povolení* zvláštního užívání komunikace předkládá silničnímu správnímu úřadu ten, v jehož zájmu nebo kvůli jehož činnosti má být zvláštní užívání povoleno.

Přeprava zboží vysoké hodnoty

- zajištění přepravy a skladování zboží vysoké hodnoty a minimalizace rizika odcizení
- asociace TAPA, Transported Assets Protection Association – Asociace na ochranu přepravovaného zboží.
- Cílem TAPA je podpora organizace, která by zajišťovala komunikaci a sdílení informací týkajících se bezpečnostních rizik a naopak informací vedoucích k minimalizaci těchto rizik spolu s opatřeními.
- V Evropě je asociace zastoupená pod názvem TAPA EMEA (Europe and Africa).
- V současné době TAPA poskytuje 3 standardy k řízení specifických rizik spojených s krádeží zboží vysoké hodnoty.
- **Tyto standardy jsou:**
- **TAPA FSR** – sklady, crossdock, distribuční centra, logistické areály
- **TAPA TSR** – silniční přeprava
- **TAPA TACSS** – letecká přeprava
- Standardy obsahují požadavky, které musí splňovat certifikovaná společnost. V případě certifikátu pro oblast silniční dopravy je v rámci TAPA TSR požadováno vybavení vozidel ochrannými prvky, jako jsou bezpečnostní zámky, sledovací systémy GPS, komunikační systémy s posádkou, dále se požaduje parkování pouze na určených místech. Nedílnou součástí certifikace je také školení řidičů pro případy krizových situací.
- Certifikát TAPA TSR je rozdělen do tří tříd, podle splnění požadovaných opatření.
- <http://www.lrga.cz/standardy-a-schemata/tapa.aspx>
- http://www.dhl.cz/cs/tisk/tiskove_zpravy/zpravy_2014/lokalni/070714.html

přeprava zkazitelného zboží ATP

- *Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be used for such Carriage* Dohoda ATP stanovuje normy pro mezinárodní silniční a železniční přepravu zkazitelných potravin mezi těmi státy, které ji ratifikovaly. Takových států je zhruba 50. ATP se sice vztahuje na mezinárodní přepravu, ale mnohé státy přijaly zásady ATP i pro svou vnitrostátní přepravu. Zkratka ATP souvisí s názvem této dohody ve francouzštině: *Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports*. Dohoda ATP byla uzavřena pod patronací Evropské hospodářské komise OSN (UNECE) v Ženevě roku 1970. ATP zavazuje dopravce signatářských států, aby při přepravě potravin splňovali určité podmínky, používali pouze schválené přepravní prostředky a aby tato zařízení byla pravidelně kontrolována.
http://cs.wikipedia.org/wiki/ATP_%28dohoda%29
- <http://eagri.cz/public/web/mze/potraviny/casto-kladene-otazky/podminky-prepravy-snadno-zkazitelneho.html>
- <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/27073ECE-6B0F-4777-876F-79E1E15F4CFB/0/ATP2011cz.pdf>

Kabotáž

- 1. v lodní dopravě: právo připustit provoz mezi přístavy na vlastním státním území pouze lodím plujícími pod vlajkou tohoto státu
- 2. v letecké dopravě: právo komerčně provozovat dopravní služby mezi dvěma místy na cizím státním území
- 3. v silniční dopravě: provozování vnitrostátní nákladní dopravy ve státě, v němž dopravce nemá pobočku (obvykle jako vykrývání čekací doby na zásilku určenou zpět do domovské země)
- <http://business.center.cz/business/pojmy/p1782-kabotaz.aspx>

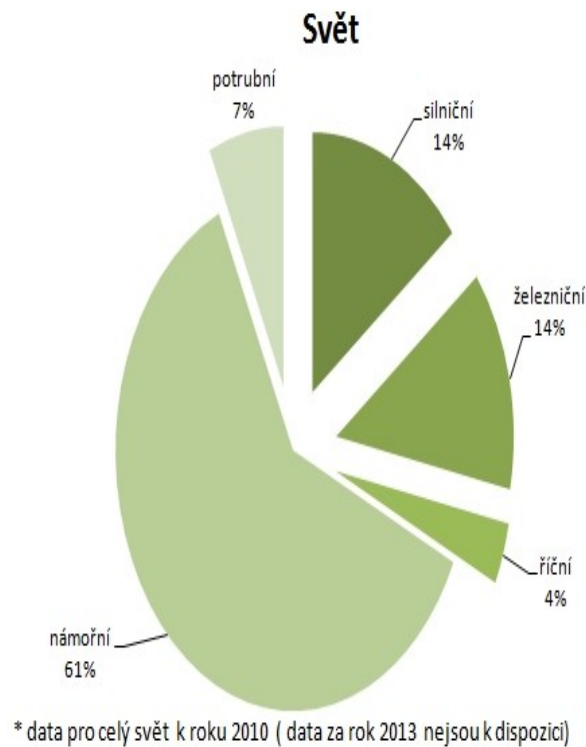
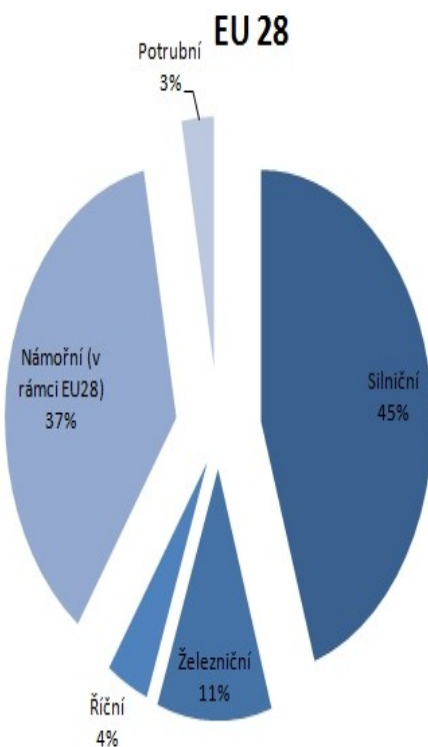
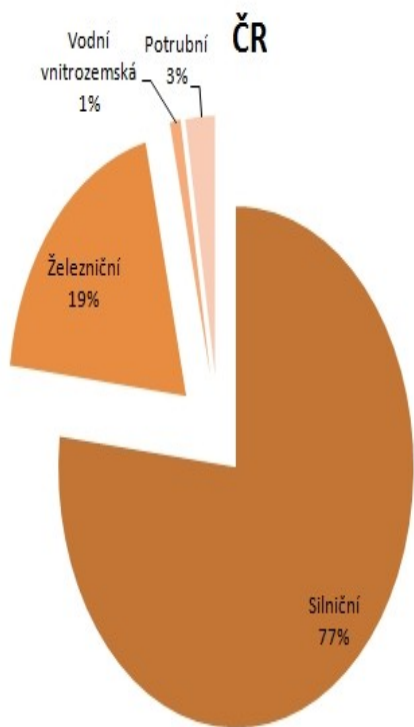
Dokumenty v přepravě

- v mezinárodní silniční nákladní dopravě - **nákladní list CMR** (slouží jako přepravní smlouva) - Úmluva CMR o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
- vztahuje se na veškeré smlouvy o přepravě zboží za úplatu, která je provedena silničním vozidlem a místo nakládky a vykládky neleží na jednom území státu (tj. alespoň jeden ze států, ve kterém se nachází místo nakládky nebo vykládky musí být členem Úmluvy CMR)
- V mezinárodní železniční nákladní dopravě – **nákladní list CIM** - *Mezinárodní smlouva o přepravě zboží po železnici*"
- V letecké mezinárodní nákladní dopravě - letecký **nákladní list AWB**
- V námořní dopravě - 1. **přepravní doklad o námořní přepravě B/L** (Bill of Lading), který potvrzuje dopravce nebo jeho zmocněnce (kapitána lodi, agenta), který převzal zboží k přepravě a zavázal se zboží dopravit do místa určení. Zboží je vydáno na základě předložení originálu konosamentu. Z toho pohledu je konosament obchodovatelný cenný papír a představuje vlastnictví ke zboží. 2. **nákladní list (sea waybill)** – viz detailněji dále
- říční doprava: **náložní list**

Železniční nákladní doprava

- V ČR - za posledních 20 let klesl objem zboží přepravovaného po železnici o čtvrtinu.
- Nejvíce ekologická

Graf 1 Skladba nákladní dopavy dle druhů dopavy v ČR, EU27 a ve světě v roce 2013



Vnitrostátní železniční nákladní doprava

- Právní vztahy - Nařízení vlády o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu č. 1/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů (tzv. železniční přepravní řád) + Smluvní přepravní podmínky pro veřejnou drážní nákladní dopravu ČD Cargo
- + několik soukromých dopravců - licence pro provozování drážní dopravy na celostátních a regionálních drahách. Firmy, které jsou držiteli této licence a zároveň vlastní osvědčení dopravce (další z podmínek nutných pro provozování drážní dopravy) jsou uvedeny v Seznamu českých železničních dopravců. Hlavní náplní podnikatelské činnosti je však provozování drážní dopravy jen pro několik firem z tohoto seznamu, ostatní jsou převážně stavební firmy nebo firmy provozující dopravu převážně pro vlastní potřebu, které se trhu železniční dopravy jako dopravce významně neúčastní.
- http://cs.wikipedia.org/wiki/Konkurence_doprac%C5%AF_v_n%C3%A1kladn%C3%AD_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_doprac%C4%9B_v_%C4%8Cesku
- <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-1>
- <https://www.cd.cz/assets/zakaznicka-podpora/ke-stazeni/prepravni-podminky/spp-12.pdf>

Vnitrostátní železniční nákladní doprava - dokumenty

- Nákladní list – přepravní doklad o uzavření smlouvy o přepravě jako vozové zásilky (jeden samostatný vůz)
- Přepravní list – přepravní doklad o uzavření smlouvy o přepravě jako spěšniny
- **Železniční nákladní list ve vnitrostátní dopravě**: 4 díly:
- **Prvopis nákladního listu** – doprovází zásilku do žst. určení a vydá se se zásilkou příjemci
- **Účetní list** – doprovází zásilku do žst. určení a po vydání zásilky zůstává dopravci
- **Odběrný list** – doprovází zásilku do žst. určení a po potvrzení převzetí zásilky příjemcem zůstává dopravci
- **Druhopis nákladního listu** – po převzetí zásilky k přepravě v žst. odesílací se vydá odesílateli
- Tarify – Tarif vozových zásilek, individuální

Mezinárodní železniční nákladní doprava

- *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (Convention relative au Trafic International Ferroviaire - COTIF) (1980)*
- jednotná **pravidla CIM**.
- upravuje především přepravní smlouvu na železnici a to např. přepravní tarify,
- jízdenky, zavazadla, odpovědnosti a uplatňování nároků odpovědnosti.
- Do českého právního řádu byla tato Úmluva přejata v podobě Předpisu č. 8/1985 Sb., Vyhláška ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).
- revidována - *Nová úmluva o mezinárodní železniční přepravě* vstoupila v platnost 1. července 2006.

- V železniční přepravě zboží je rovněž důležitým předpisem Dohoda SMGS
- [*The Agreement on International Goods Transport by Rail*], a to především ve státech Východní Evropy, resp. bývalého bloku SSSR, kde je železniční přeprava
- realizována po úzkokolejných tratích.
- + země, ve kterých platí současně obě
- SMGS a COTIF platí např. ve státech: Maďarsko, Ukrajina, Polsko, Lotyšsko, Litva, Estonsko, Irán;
- Pouze SMGS platí např. Rusku, Bělorusku, Kazachstánu apod.

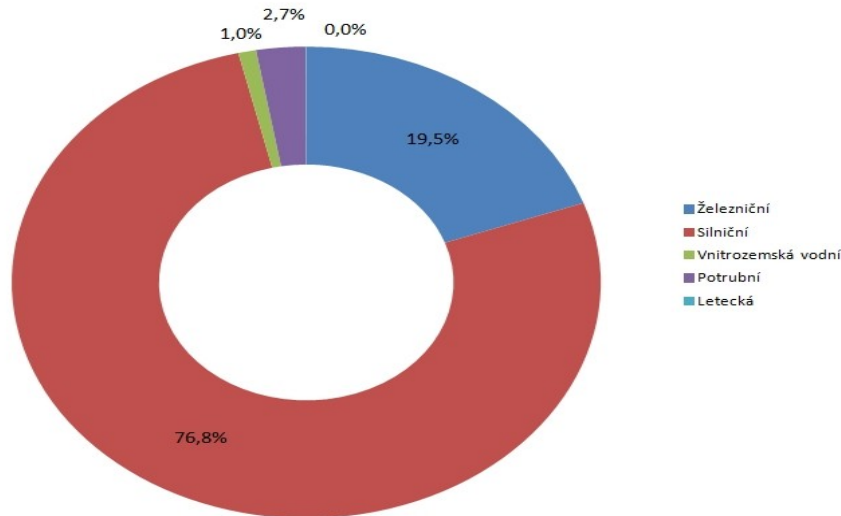
Mezinárodní železniční nákladní list CIM

- vyplňuje se zásadně v jazyce odesílací železnice (společně s překladem) a skládá se z 5 dílů:
- **Prvopis nákladního listu** – doprovází zásilku do žst. určení a vydá se se zásilkou příjemci
- **Karta** – doprovází zásilku do žst. určení a po vydání zásilky zůstává dopravci jako účetní doklad
- **Odběrný list** – doprovází zásilku do žst. určení a po potvrzení převzetí zásilky příjemcem zůstává dopravci
- **Druhopis nákladního listu** – po převzetí zásilky k přepravě v žst. odesílací se vydá odesílateli
- **Účetní list** – po převzetí zásilky k přepravě zůstává v žst. odesílací
- **Náležitosti železničního nákladního listu**
- Nákladní list musí obsahovat tyto údaje:
- železniční stanice určení (musí být zapsána tarifním názvem – uveden v jízdním řádu)
- jméno a adresa příjemce
- jméno a adresa odesílatele
- tarifní pojmenování zboží
- hmotnost zboží
- počet kusů a druh obalu
- číslo vozu
- http://cs.wikipedia.org/wiki/P%C5%99epravn%C3%AD_smlouva
- <https://www.cd.cz/files/pruvodci/pru27.pdf>

- unifikovaný nákladní list CIM/SMGS
- <https://www.cdcargo.cz/cim/smgs>

Silniční nákladní doprava

- V EU více než 2/3 celkové tonáže přepravy zboží
- V ČR zhruba tři čtvrtiny přepravních výkonů zaujímá doprava silniční, asi jednu pětinu doprava železniční. Pomocí potrubní dopravy (2,7 %) se k nám přepravuje ropa a zemní plyn. Po vodě (hlavně po Labi) se v ČR přepravuje asi 1 % celkového přepravního výkonu, význam letecké dopravy v nákladní dopravě v ČR je zcela okrajový.



Struktura nákladní dopravy
v ČR v roce
2013 [%]

Silniční nákladní doprava

- Celosvozová = celý náklad na rozdíl od kusových zásilek (viz **sběrná kusová zásilka**) jede v jednom dopravním prostředku, který vybere společnost zprostředkující přepravu zásilek (zasílatel) podle podmínek (rozměry, hmotnost, objem) zadaných odesílatelem. Dopravní prostředek je vybrán tak, aby doprava byla co nejefektivnější, nejrychlejší a za nejnižší možnou cenu. Ceny celosvozových zásilek bývají obvykle smluvní.
- Sběrná služba (sdružené kusové zásilky)
- Mezinárodní silniční – většinou kamiónová (vozidla nad 3,5 tuny užité hmotnosti) - výchozí místo a cílové místo leží na území dvou států, případně mohou obě místa ležet na území téhož států, ale část jízdy se uskuteční přes území jiného státu.
- Pro mezinárodní – významnou roli v ČR hraje pro dopravce zájmové sdružení ČESMAD Bohemia <http://www.prodopravce.cz/clenska-sekce>
- - zástupce ČR v IRU – Mezinárodní silniční unie + mezinárodně ručící organizace v režimu TIR (= Celní konvence OSN o mezinárodní dopravě pod **karnetem TIR**)

Mezinárodní silniční nákladní doprava

- *Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)*, která byla přejata Vyhláškou ministra zahraničních věcí dne 27. listopadu 1974 pod č. 11/1975 Sb.
- *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) – viz dále*
- *Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR*, v podobě Vyhlášky ministra zahraničních věcí 144/1982 Sb. a později Sdělení Ministerstva zahraničních věcí 61/2008 Sb. - v dnešní době hraje významnější roli pouze pro dopravce realizujícími přepravu zboží do (ze, přes) států mimo Evropskou unii. – viz dále
- Další normou, která má poměrně značný praktický význam, je *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)*, v tuzemském právním řádu jako Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 64/1987 Sb.

CMR – úprava smlouvy o mezinárodní přepravě nákladu I

- Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) - (1956), v ČR zveřejněno v 11/1975 Sb.
- (Convention Marchandise Routière, *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) je úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě. Dohoda byla uzavřena v Ženevě 19. května 1956. – **ČR je signatářem Dohody**
- Mezinárodní silniční unie (IRU) podle této dohody vytvořila standardní nákladní list – **tzv. CAMRÁK** - který se používá v mezinárodní autodopravě. Formulář je většinou trojjazyčný. V povinných kolonkách je uvedeno jméno odesilatele, příjemce, dopravce (dopravců), specifikace a množství zboží.
- Úmluva představuje přímou úpravu soukromoprávního rozměru mezinárodní přepravy nákladu (tj. nikoli dopravy pro vlastní komerční potřebu) po silnici.
- Úmluva je „přísná“, připouští se jenom některé odchylky.
- Vztahuje se na mezistátní dopravu nákladů s výjimkou zvláštních druhů nákladní dopravy.

CMR – úprava smlouvy o mezinárodní přepravě nákladu II - „CAMRÁK“

- O nákladní přepravě se vyhotovuje **tříkrát nákladní list**. První se předává odesilateli, druhý doprovází zboží příjemci, třetí si ponechává přepravce. V případě převozu více vozidly se vyhotovuje pro každé vozidlo **zvlášť**. Nákladní list má předepsaný obsah, mj. označení stran, popis zboží, místo nakládky a určení, přepravné a způsob jeho placení, možnost dobírky, pokyny pro celní odbavení apod.
- Úmluva do nejmenších podrobností stanoví povinnosti odesilatele, přepravce a příjemce v souvislosti s přípravou a uskutečněním přepravy včetně vyřízení formalit spojených s vývozem a dovozem.
- <http://www.skolertextilu.cz/dwn.php?ID=6>

CMR – úprava smlouvy o mezinárodní přepravě nákladu III – „CAMRÁK“

- Stanoví se dosah odpovědnosti přepravce za škodu na přepravovaném nákladu vzniklou různými událostmi v souvislosti s přepravou a její rozsah (v závislosti na hmotnosti zásilky, pokud není sjednáno zvláštní ujednání či zajištění).
- Stanoví se (poměrně přísné) lhůty pro uplatňování nároků ze smlouvy o přepravě.
- Odpovědnosti a rizika dopadající na jednotlivé zúčastněné, zejména pak přepravce, si žádají zajištění pojištěním.
- <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/940176F8-0896-4B60-BBD1-D6EF42C71EB4/0/662011SbmsDodatkov%C3%BDprotokolCMR.pdf>

Elektronický CMR – „CAMRÁK“

- **IRU: Elektronický nákladní list zvýší efektivitu dopravy**
- Mezinárodní unie silniční dopravy na konci dubna 2012 uvítala, že vstoupil v platnost tzv. Dodatečný protokol k Úmluvě CMR z června loňského roku, který umožňuje přesun od stávajícího pomalého a nespolehlivého systému založeného na vyplňování papírových formulářů k mnohem rychlejšímu a účinnějšímu elektronickému dodacímu listu (e-CMR). Zároveň vyzvala vlády jednotlivých zemí, aby zajistily jeho harmonizovanou implementaci.
- Elektronický dodací list podle IRU umožní dopravcům elektronicky nahrávat, archivovat a také sdílet CMR data s jejich obchodními partnery. Výrazně se tak zkvalitní práce s dokumenty, neboť se sníží počet chyb daných lidským činitelem, a zároveň se výrazně zkvalitní efektivita silničních dopravců.
- IRU proto vyzvala všechny členy Úmluvy CMR, aby přistoupili k Dodatečnému protokolu a zajistili jeho praktickou implementaci.
- Některé orgány totiž stále ještě vyžadují k e-CMR i jeho papírovou kopii, čímž přicházejí zcela vniveč výhody, které použití elektronického systému přináší. Vlády jednotlivých zemí by se podle IRU měly rovněž shodnout na technických standardech elektronického podpisu a ověřovacích metod, aby všechny zúčastněné strany mohly plně profitovat z používání e-CMR.
- V současné době lze e-CMR používat pouze v sedmi zemích – v Bulharsku, České republice, Litvě, Lotyšsku, Nizozemsku, Španělsku a Švýcarsku.
- <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/iru-elektronicky-nakladni-list-zvysi-efektivitu-dopravy>

TIR – režim pro usnadnění celního odbavení zboží

- Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě **karnetů TIR** (144/1982 Sb.) – sjednáno na půdě OSN, váže ve výsledku pouze evropské a přilehlé asijské a africké státy.
- Celní odbavení v podobě kontroly převáženého zboží se provádí pouze na (zpravidla) vnitrozemských celnicích země vývozu a dovozu. Na druhých se vyměří cla a daně.
- Upouští se od kontrol na dovozních a vývozních celnicích průvozního státu, provádějí se jenom výjimečně, průvozní stát je ale může kdykoli provést. Tím se šetří náklady a čas, což usnadňuje mezinárodní zbožový obchod po silnici.

TIR - režim pro usnadnění celního odbavení zboží

- Stanoví se standardy uzavření přepravního prostoru ve státě vývozu – uzamčení, dráty, plomby. Vozidla jedoucí v režimu TIR se označují.
- Stát průvozu kontroluje na vjezdu stejně jako výjezdu obvykle pouze neporušenost plomb. Namátková kontrola zboží je ale možná.
- Stanoví se pravidla pro řešení mimořádných situací (dopravní nehody, odcizení nákladu + popř. vozidla).
- Pro zabezpečení celních a daňových nároků průvozních států v případě neoprávněného vyložení zboží se vytváří soustava garancí (ručení).

TIR - režim pro usnadnění celního odbavení zboží

- Garance zajišťují smluvními stranami licencovaná národní záruční sdružení, často jsou to asociace dopravců nebo jimi zřizované instituce ve spolupráci s bankami. Záruky jednotliví přepravci platí.
- Ztělesněním záruky je karnet – dokument předepsaného formátu a obsahu, který se kontroluje a eviduje v souvislosti s překračováním hranic. Karnety se vydávají jenom přepravcům přijatým do celního systému TIR. Mezi základní podmínky pro vstup do systému TIR patří mj. poskytnutí finanční záruky, absolvování školení TIR a potvrzení o bezdlužnosti žadatele vůči státu.

Za normálních okolností je možno vydat první karnet TIR do cca 2 měsíců od podání žádosti.

- <http://www.prodopravce.cz/informace-28-5.php>
<http://www.prodopravce.cz/clanek-i823-28-5.php>

TIR - režim pro usnadnění celního odbavení zboží

- **Povinné předkládání údajů karnetu TIR elektronicky od 1.1.2009**
- Nařízení Komise č. 2454/1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/1992, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „NK 2454/93“) mění s platností od 1. 1. 2009 zejména článek 454 NK 2454/93, který ukládá držiteli karnetu TIR nebo jeho zástupci povinnost, aby předkládal údaje karnetu TIR u celního úřadu odesláním nebo vstupem pomocí technologie počítačového zpracování dat.
- https://forum.helios.eu/orange/doc/cs/NCTS_vydan%C3%BD_karnet_TIR_elektronicky_-_Celn%C3%AD_p%C5%99%C3%ADpady

Legislativa v mezinárodní silniční nákladní dopravě (zejména v EU)

- *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy – na základě Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR - Accord européen sùr les transport routiers) již z roku 1970. Tato dohoda byla do tuzemského právního řádu zařazena Vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., ale od jejího vzniku, stejně tak jako v dalších dohodách, byla v jejím znění provedena značná řada změn a poslední dodatek byl přijat jako Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 82/2010 Sb.*
- *Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě,*
- *Nařízení Rady (EHS) č. 881/1992 ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 484/2002, o přístupu na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející územím jednoho nebo více členských států*
- http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/Legislativa/Legislativa.htm

Povinnosti a práva řidičů v silniční dopravě v EU

- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady 561/2006/ES - platí od r. 2007** - harmonizace některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy. Toto Nařízení se vztahuje na řidiče ze členských států EU, kteří provádějí vnitrostátní přepravu ve členském státě EU nebo mezinárodní přepravu mezi členskými státy EU.
- Pro řidiče nákladních aut a autobusů nad 3,5t jsou stanovené tyto pojmy, které jsou nuceni během výkonu dodržovat:
- **Denní doba řízení** – stanovuje maximální dobu řízení v jednom dni a činí 9 hodin. Dvakrát týdně si ji řidiči mohou prodloužit na 10 hodin.
- **Přestávky v řízení** – je nutné provádět vždy nejpozději po 4,5 hodinách jízdy a mají délku 45 minut. Přestávku lze také čerpat rozděleně. Nejprve v délce 15 minut a poté během 4,5 hodinového úseku řízení ještě v délce 30 minut.
- **Denní doba odpočinku** - je doba, která slouží k odpočinku řidiče a musí být čerpána každých 24 hodin. Trvá 11 hodin. Čerpání doby odpočinku si řidiči mohou rozdělit na dva úseky, kdy první musí být alespoň v délce 3 hodiny a druhý v délce 9 hodin.
- **Týdenní dobu odpočinku** – nastupují řidiči vždy nejpozději po 6 dobách řízení provedených během 6 dnů. Tato doba trvá 45 hodin. Může být zkrácena na nejméně 24 hodin, ale nejpozději ve třetím týdnu od tohoto zkrácení nahrazena o počet hodin o který bylo toto zkrácení provedeno.
- **Týdenní doba řízení** – se také sleduje a řidiči mohou během jednoho týdne od pondělní do nedělní půlnoci řídit nejvíce 56 hodin.
- **Celková doba řízení v období dvou po sobě jdoucích týdnů** - je termín, který stanovuje max. počet hodin řízení ve dvou po sobě následujících týdnech a činí 90 hodin.
- http://cs.wikipedia.org/wiki/Na%C5%99%C3%ADzen%C3%AD_Evropsk%C3%A9ho_parlamentu_a_rady_%28ES%29_%C4%8D.561/2006

Evidence jízdy v nákladní silniční dopravě

- **Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85** - od r. 2014 **Nařízení Komise (EU) č. 1161/2014** ze dne **30. října 2014**, kterým se **nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě přizpůsobuje technickému pokroku**
- řeší konstrukci, montáž, užívání a zkoušení záznamových zařízení (tzv. *tachografů*), která musí být instalována ve **Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85** [19]. Jde například o vozidla určených pro přepravu zboží s hmotností včetně návěsu nebo přívěsu překračující 3,5 tuny.
- Nařízení řeší jak analogové, tak digitální tachografy. V oblasti analogových tachografů Nařízení stanovuje, že řidič musí mít u sebe dostatečný počet záznamových listů do tachografu – tzv. „*tachografových kotoučků*“ zejména s ohledem na dobu trvání (počet dnů) přepravy.
- **FUNKCE ZÁZNAMOVÉHO ZAŘÍZENÍ:**
- **Záznamové zařízení musí být schopno zaznamenávat tyto údaje:**
 - 1) vzdálenost ujetou vozidlem,
 - 2) rychlost vozidla,
 - 3) dobu řízení,
 - 4) dobu ostatní práce nebo pracovní pohotovosti,
 - 5) přerušení práce a denní doby odpočinku,
 - 6) otevření skřínky obsahující záznamový list.
- <http://www.systemconsult.cz/Narizeni-165.pdf>



- V současnosti vyráběná vozidla nad 3,5 tuny celkové hmotnosti jsou již vybavována výhradně *digitálními tachografy*. Důvodem je detailnější a přesnější kontrola řidičů. Řidiči vozidel vybavených digitálním tachografem musí vlastnit a používat kartu řidiče. Má-li řidič vydánu kartu řidiče, musí ji předložit ke kontrole (spolu se záznamovými listy) kontrolním orgánům i v případě, že právě řídí vozidlo vybavené tachografem analogovým. Kromě karty řidiče definuje Nařízení ještě kartu podniku (dopravce), kartu dílny a kontrolní kartu.

přístup na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství

- *Provozování mezinárodní silniční dopravy* lze provádět na základě zahraničního vstupního povolení, které je dokladem, který vydává stát, na jehož území je mezinárodní silniční doprava provozována pro cizí potřeby.
- Druhy:
- podle počtu obratu vozidla (jednorázové = pro jeden obrat, vícerázové = více obrátů, trvalé = na neurčitou dobu);
- podle zaměření přeprav (příhraniční – 25km vzdušnou čarou po obou stranách hranice, pro přepravy loco, tranzitní, do námořních přístavů, pro přepravy těžkých a nadrozměrných nákladů, pro přepravu nebezpečných věcí, třízemní (místo odeslání a místo určení zásilky leží v různých státech, z nichž ani jeden není státem, v němž je registrováno silniční vozidlo.
- Pověření Ministerstva dopravy má právo tyto licence vydávat ČESMAD Bohemia. CEMT – Konference evropských ministrů dopravy vydává multilaterální kontingent, povolení – opravňuje k přepravám po území členských států CEMT;
- pro dopravce smluvních zemí – při průjezdu více zemí CEMT stačí jedno povolení;
- povolení na 1 měsíc,
- povolení na 1 rok, je přenosné, dopravce musí vést písemný záznam.

<http://www.prodopravce.cz/clanek-i4137-3-1.php>

Kabotáž v nákladní silniční dopravě v EU

- Kabotáž je definována jako vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském členském státě právě v souladu s **Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy**, které bylo zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie dne 14. listopadu 2009, platné od r. 2011.
- **Toto nařízení se vztahuje na celý Evropský hospodářský prostor (EHP), tj. kromě států EU je nařízení platné i v Norsku, v Lichtenštejnsku a na Islandu.**
- Jedná se o silniční přepravu nákladů mezi dvěma místy ve státě, v kterém nemá dotčený dopravce provozující tuto kabotážní přepravu sídlo. Dopravce ovšem musí být usazen v některém státu Evropského hospodářského prostoru. Nařízení se netýká třetích zemí (v těchto případech pro kabotážní přepravy platí případné bilaterální – dvoustranné dohody).

- Každý dopravce, provozující nákladní dopravu pro cizí potřebu, který je držitelem licence Společenství, tzv. **eurolicence**, je oprávněn za níže uvedených podmínek provozovat kabotáž.
- a) **Kabotáži musí vždy předcházet mezinárodní přeprava věcí z členského státu nebo ze třetí země do jiného členského státu.**
- b) Kabotáž může být provedena **až po dodání nákladu**, dovezeného v rámci mezinárodní přepravy, tj. až po úplném vyložení nákladu z mezinárodní přepravy.
- c) Musí být **provedena se stejným vozidlem**, v případě soupravy se stejným motorovým vozidlem, se kterým byla provedena mezinárodní přeprava, která kabotáži předchází.
- d) Kabotáž je možné provést **bud' v hostitelském členském státě, do kterého směřovala mezinárodní přeprava, nebo v jakémkoli jiném členském státě.**
-
- **1. Kabotáž v hostitelském členském státě, do kterého směřuje mezinárodní přeprava**
- V tomto případě je možné provést v hostitelském členském státě až **tři** kabotážní přepravy. K poslední vykládce v rámci kabotáže však musí v hostitelském členském státě dojít **do 7 dnů** od poslední vykládky z mezinárodní přepravy.
-
- **2. Kabotáž v jiném členském státě, než do kterého směřuje mezinárodní přeprava**
- V tomto případě je možné provést ve **lhůtě 7 dnů celkem 3** kabotážní přepravy v členských státech odlišných od státu, kam směřovala původní mezinárodní přeprava, a to za podmínky, že v každém členském státě je povolena pouze **jedna** kabotážní přeprava ve lhůtě tří dnů ode dne, kdy vozidlo **bez nákladu** vstoupilo na území tohoto státu.

- Předpis 1072/2009 stanovuje přesně údaje, které musí dokumentace obsahovat. Jsou to:
- a) jméno, adresa a podpis odesílatele;
- b) jméno, adresa a podpis podnikatele v silniční nákladní dopravě;
- c) jméno a adresa příjemce; po dodání nákladu i jeho podpis a datum dodání;
- d) místo a datum převjímky nákladu a místo určené pro dodání;
- e) běžný popis nákladu a způsobu balení, v případě nebezpečných věcí pak jejich všeobecně známý popis, jakož i počet balení a jejich zvláštní označení a čísla;
- f) hrubá hmotnost nákladu nebo jiné vyjádření jeho množství;
- g) registrační značka (poznávací značka) motorového vozidla a návěsu

Každý členský stát Evropské Unie má možnost převzít evropské zákony do národního práva. Pomocí národních zákonů můžou být stanoveny ještě další podmínky. Německo např. to učinilo předpisem GüKGrKabotageV. Dále podle zákona GüKG je nutné uzavřít pojištění na škody ve výši min. 600 000 EUR. Doklad o tomto pojištění musí mít řidič ve vozidle a na vyžádání kontrolního orgánu musí být předložen. Podle německého úřadu BAG, který dodal na dotazy Sdružení řidičů CZ informace, můžou být při chybějící dokumentaci k přepravám a při jízdách bez eurolicence pokutováni jak firma, tak i řidič a to až do výše 2 000 EUR.

<http://portal.proridice.eu/index.php/posledni-lanky/302-kabota>

Dopravní prostředky v silniční dopravě

- **Tahače** = ve většině případů vícestopé automobily, určené k tažení přípojného vozidla nebo vozidel.
- **Silniční tahače** - dělíme dle způsobu, jakým jsou přípojná vozidla tahačem tažena:
 - tahače přívěsů
 - tahače návěsů (lze dovybavit zařízením pro připojení přívěsu).
- **Návěsy** = přípojná silniční vozidla bez vlastního pohonu, určená pro přepravu nákladů (i osob). Návěs je připojen k tahači pomocí v přední části umístěného návěsného čepu a na tahači umístěné točnice. Při zapojení tahače a návěsu dochází k přenosu podstatné části hmotnosti návěsu na tahač.
- **návěsy**:
 - nákladní – valníkové, sklápěčkové nebo skříňové,
 - speciální nákladní – podvalníkové, cisternové, kontejnerové, chladírenské apod.,
 - speciální – hasičské, kompresorové
 - autobusové – pro přepravu cestujících (málo obvyklé) a zavazadel

Dopravní prostředky v silniční dopravě

- **1) v režimu přepravy kontejnerů ISO:**
 - a) nákladní automobil,
 - b) souprava: nákladní automobil + točnicový přívěs,
 - c) souprava: tahač + sedlový návěs,
 - d) souprava EMS: nákladní automobil + dolly + sedlový návěs,
 - e) souprava EMS: tahač + návěs interlink + sedlový návěs;

- **2) v režimu přepravy výměnných nástaveb:**
 - a) nákladní automobil,
 - b) souprava: nákladní automobil + točnicový přívěs,
 - c) souprava: nákladní automobil + tandemový přívěs,
 - d) souprava: tahač + sedlový návěs Eurotrailer,
 - e) souprava EMS: tahač + sedlový návěs + tandemový přívěs,
 - f) souprava EMS: nákladní automobil + dolly + sedlový návěs,
 - g) souprava EMS: nákladní automobil + dolly + vertikálně manipulovatelný sedlový návěs.

Námořní nákladní doprava

- 80% obchodu se zbožím
- Růst podílu tohoto druhu dopravy v mezinárodním obchodě (obchod s Čínou, Indií atd.)
- k nejrychleji se rozvíjejícím segmentům v námoří přepravě patří kontejnerová přeprava - v roce 2012 tvořila 16% podíl z celého mezinárodního námořního obchodu
- většina objemu přepravy – tankery (suroviny)
- na světové tonáži se podílejí zhruba 40 % tankery na přepravu ropy, cca 30 % lodě pro rudy a sypké substráty (tzv. rudovce), dále lodě na přepravu uhlí, bauxitu, síry, surového latexu, zkapalněného plynu, ale i automobilů aj.
- ve světě je cca 10 000 přístavů, z tohoto počtu pro mezinárodní přepravu cca 2 200.



Námořní nákladní doprava

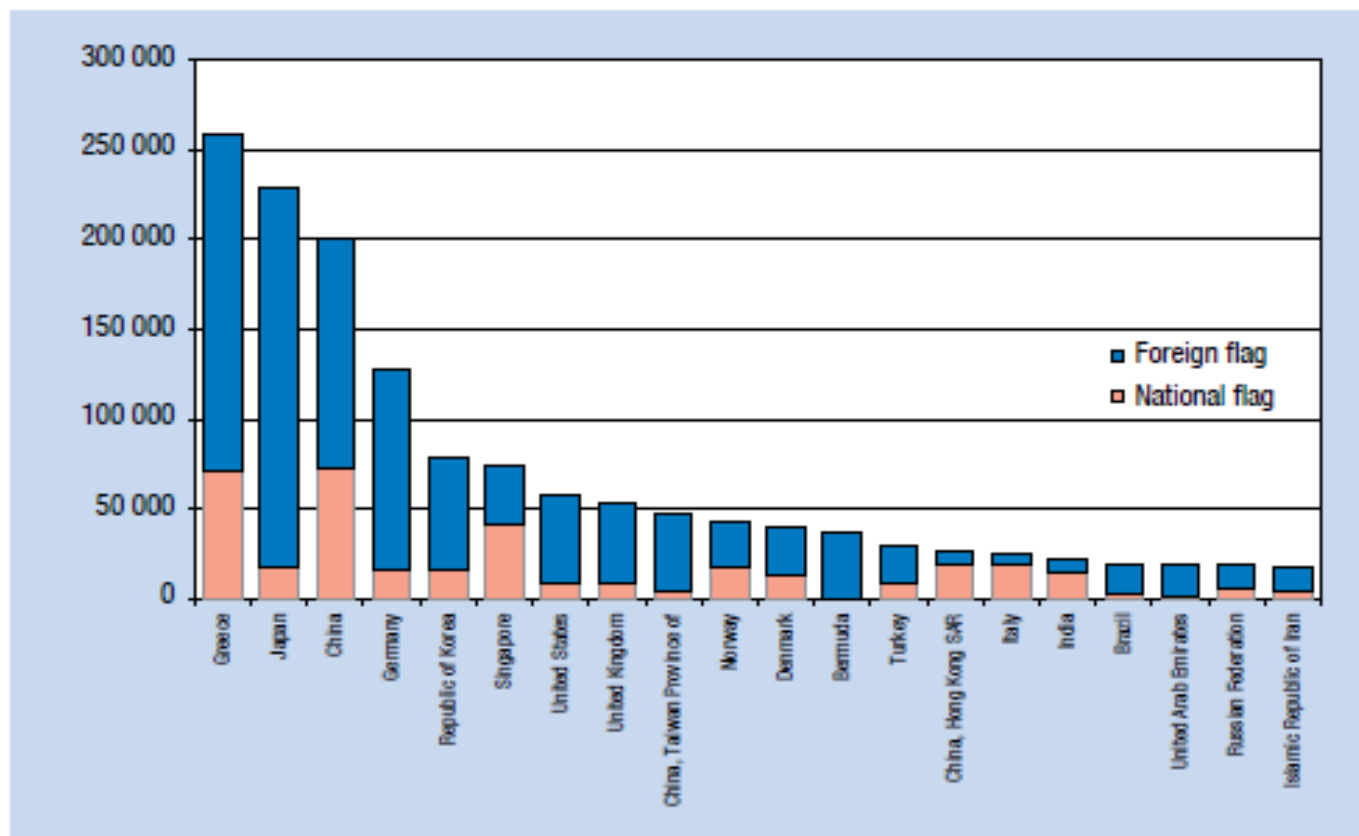
Table 1.3. Developments in international seaborne trade, selected years (Millions of tons loaded)

<i>Year</i>	<i>Oil and gas</i>	<i>Main bulks^a</i>	<i>Other dry cargo</i>	<i>Total (all cargoes)</i>
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 844	2 920	3 784	9 548

- <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1068>
- http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods

Námořní nákladní doprava

Figure 2.5. Top 20 shipowning nations, beneficial ownership, 1 January 2014
(1,000 dwt, by country/economy of ownership)



Source: UNCTAD secretariat, based on data provided by Clarkson Research Services.

Note: Excluded countries/regions with less than 1,000 dwt and those with less than 1,000 dwt.

Table 2.4. The 50 leading liner companies, 1 January 2014 (Number of ships and total shipboard capacity deployed, in TEUs, ranked by TEU)

Rank	Operator	Vessels	TEU	% 0-4999 TEU*	% 5000-9999 TEU*	% >= 10000 TEU
1	Mediterranean Shipping Company S.A.	461	2 609 181	27.14	40.42	32.45
2	Maersk Line	456	2 505 935	27.35	47.88	24.77
3	CMA CGM S.A.	348	1 508 007	30.83	34.09	35.08
4	Evergreen Line	229	1 102 245	27.64	53.49	18.87
5	COSCO Container Lines Limited	163	879 696	24.03	42.90	33.07
6	Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	159	762 613	49.34	33.35	17.31
7	China Shipping Container Lines Company Limited	134	750 644	30.40	31.73	37.87
8	Hanjin Shipping Company Limited	115	671 210	30.54	36.95	32.50
9	APL Limited	121	629 479	30.14	44.42	25.45
10	United Arab Shipping Company (S.A.G.)	73	610 294	19.01	15.60	65.39
11	Mitsui O.S.K. Lines Limited	119	607 562	32.26	53.99	13.75
12	Yang Ming Marine Transport Corporation	107	561 172	28.27	46.78	24.95
13	Hamburg Sud	112	539 793	44.48	53.57	1.95
14	Orient Overseas Container Line Limited	98	510 115	27.88	59.18	12.94
15	Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	104	488 848	40.45	46.08	13.46
16	Hyundai Merchant Marine Company Limited	64	392 874	20.83	46.44	32.73
17	Kawasaki Kisen Kaisha Limited	72	368 746	34.46	58.01	7.52
18	Pacific International Lines (Private) Limited	137	365 693	86.00	14.00	—
19	Compania Sud Americana de Vapores S.A.	58	320 273	28.94	71.06	—
20	Zim Integrated Shipping Services Limited	71	305 192	63.48	23.34	13.19
21	Delmas	80	178 926	90.34	9.66	—
22	Wan Hai Lines Limited	78	172 572	89.94	10.06	—
23	MCC Transport (Singapore) Private Limited	65	119 954	95.74	4.26	—
24	Nile Dutch Africa Line BV	42	107 794	100.00	—	—
25	X-Press Feeders	70	94 904	100.00	—	—
26	Korea Marine Transport Company Limited	49	87 958	93.86	6.14	—
27	SITC Container Lines Company Limited	71	85 099	100.00	—	—
28	US Military Sealift Command	59	72 195	100.00	—	—
29	Seago Line	31	69 166	100.00	—	—
30	Safmarine Container Lines N.V.	32	68 596	100.00	—	—
31	BBC Chartering & Logistic GmbH & Company KG	99	61 246	100.00	—	—
32	Simatech Shipping & Forwarding L.L.C.	21	58 770	100.00	—	—
33	Compania Chilena de Navegacion Interocceanica S.A.	15	56 552	35.39	64.61	—
34	Regional Container Lines Public Company Limited	33	55 035	90.76	9.24	—
35	TS Lines Company Limited	32	48 521	100.00	—	—
36	Unifeeder A. S.	47	48 162	100.00	—	—

Světové přístavy



Námořní nákladní doprava - druhy

- **Liniová** –zajišťuje pravidelná spojení mezi konkrétními přístavy na předem uvedených relacích
- je provozována pravidelně podle konkrétních plavebních řádů (Sailing list) rejdařů.
- Ceny přepravného v liniové přepravě jsou uvedeny v námořních tarifech, které vydávají námořní dopravci. Tarify jsou zpravidla neveřejné a dostupné pouze agentům obsluhujícím danou linku. Tarify obsahují všeobecné podmínky, kterými jsou stanoveny:
 - Přepravní oblast – relace, pro kterou je daný tarif platný. Jsou zde uvedeny tzv. základní přístavy, které jsou obsluhovány pravidelně a tzv. opční přístavy, které jsou obsluhovány pouze za určitých podmínek. K těmto podmínkám patří např. nabídka dostatečného množství nákladu nebo jeho určitá hodnota.
 - Jednotka, ze které je vypočteno přepravné. U konvenčních zásilek může být cena přepravného určena z jejich hmotnosti, rozměrů či hodnoty. Používají se rovněž kombinace. U kontejnerových zásilek je přepravné určováno podle velikosti kontejneru. V tarifech může být vymezena opce, volba rejdaře, zda bude přepravné počítáno na základě hmotnosti nebo rozměrů zboží zkratkou W/M.15 Dopravce pak účtuje podle toho, co je pro něho výhodnější.
 - Vymezení dopravní podmínky – liner terms, která znamená, že v sazbě přepravného jsou již započítány úkony nakládky a vykládky zboží, jeho uložení v lodi a přeprava. V některých přístavech jsou sazby počítány na základě FIO (free in and out). V tomto případě hradí nakládku a vykládku nalodovatel nebo příjemce nákladu. V praxi se vyskytují kombinace (free in/liner out, liner in/free out).
 - Přirážky, které jsou účtovány k základním sazbám. Patří zde například přirážky za přeplnění přístavu, za plavbu v zimních měsících, za přepravu nadměrných nákladů, přirážka měnová a další.

Námořní nákladní doprava - druhy

- Rejdaři - sdružení v různých seskupeních + operují nezávislí rejdaři (outsideri) - tvrdé konkurenční boje (cena – kvalita služeb)
- Lodní prostor se předem objednává - booking, neboli knihování lodního prostoru = sjednání přepravních podmínek pro přepravu na konkrétní lodi z přístavu nakládky do přístavu určení. Písemně je tento úkon potvrzen knihovacím dopisem (booking note).
- Většina liniových přeprav je provozována na základě dokladu, který se nazývá **konosament (Bill of Lading, náložný list)**. Je to dispoziční dokument, jehož majitel má právo disponovat se zásilkou. Může být vystaven na jméno, na doručitele nebo na řad. Konosament představuje cenný papír, který může být obchodovatelný na burze. Bývá vystavován rejdařem ve 3 originálech, jde o tzv. plnou sadu (full set) konosamentů.
- Hamburská pravidla z roku 1978 zavedla možnost vystavování **námořních nákladních listů (Sea Waybill)** namísto konosamentů. Tyto doklady jsou vhodné pro přímé dovozní a vývozní přepravy. Námořní nákladní list nemůže být dokumentem dispozičním ani obchodovatelným, ale představuje dokument legitimační.

Liniová doprava a Největší společnosti

- konvenční doprava
- kontejnerová doprava

-
- konferenční > sdružení (vysoké investiční náklady) ➤ Gentlemant`s Agreement, Námořní konference, Pool, Konsorcium
 - nekonferenční > outsideři



Námořní konosamenty

- *Úmluva OSN o námořní přepravě zboží,*
- která byla přijata 31. března 1978 v Hamburku – tzv. *Hamburská pravidla*
- pro Českou republiku se stala závaznou 1. července 1996 pod č. 193/1996 Sb. v podobě Sdělení Ministerstva zahraničních věcí. <http://www.epravo.cz/top/clanky/hamburska-umluva-o-namorni-preprave-zbozi-rozsah-pouziti-94475.html>
- *Úmluva OSN o přepravě zboží zcela nebo z části po moři.* Tato pravidla byla přijata v září 2009 v Rotterdamu - *Rotterdamská pravidla.* (Česko zatím nepodepsalo)
- <http://dopravni.net/lode/5925/rotterdamska-pravidla-aneb-do-tretice-vseho/>

Druhy konosamentu

- 1. *Podle způsobu převzetí zásilky:*
 - a) **palubní (nalodovací)** - vystavuje se tehdy, když je zboží skutečně naloděno na palubu lodí,
 - b) **přejímací** - kdy je zboží dopravcem pouze převzato
- 2. *z hlediska možnosti převodu práv:*
 - a) **konosament na doručitele** - zboží se předá tomu kdo se tímto konosamentem prokáže, aniž se prověřuje, zda je to osoba skutečně oprávněna.
 - b) **konosament na řád** - zboží má právo převzít osoba, na jejíž řád (order) byl konosament vystaven a nebyl převeden rubopisem na osobu jinou. Pokud byl převeden, tak osoba uvedena jako poslední v nepřerušené řadě rubopisů, pop. doručitel konosamentu s posledním nevyplněným rubopisem.
 - c) **konosament na jméno** - je vystaven na jméno oprávněného příjemce v přístavu vykládky, není převoditelný rubopisem a je možno ho převést pouze cesí.
- 3. *z hlediska obchodovatelnosti:*
 - a) **obchodovatelný konosament** - lze jím převést všechna práva z něj vyplývající na dalšího nabyvatele (může to být konosament na řád nebo na doručitele, nikoli však na jméno). Obsahuje-li sada originálů více částí, je obchodovatelná kterákoli z nich.
 - b) **neobchodovatelný konosament** - nelze jej převést rukopisem nebo odevzdáním a není proto dispozičním dokladem, ani cenným papírem. Je jím tedy konosament na jméno. Neobchodovatelný je i speditérský konosament.
- 4. *podle obsahu záznamu o zjevném stavu zásilky:*
 - a) **čistý konosament** - v němž dopravce potvrzuje, že převzal zboží ve zjevně dobrém pořádku a stavu,
 - b) **nečistý konosament** - jde o konosament obsahující poznámku o vadném stavu zboží nebo obalu, nebo o menším množství. U této zásilky je nebezpečí, že ji příjemce odmítne a navíc jej, velmi pravděpodobně, neakceptuje banka jako inkasní doklad při negociaci akreditivu. Není-li nalodovatel závadný stav napravit, usiluje většinou o vydání čistého B/L, a to na základě záručního listu, který vystaví ve prospěch dopravce. Záruční listy by se měly používat pouze u malých závad, aby nebyla příjemci zboží způsobena škoda. Za toto nese potom odpovědnost dopravce.

Námořní nákladní doprava - druhy

- **Trampová** – doprava je provozována bez vymezení oblastí plavebním řádem, přepravují zboží na jednu cestu nebo cíle, tzv. cesty mezi přístavy a dopravné se většinou počítá případ od případu. Tento druh přepravy je používán hlavně pro přepravu hromadných celolodních nákladů, tekutých i suchých (ruda, ropa, uhlí, obilí apod.)
- sazby přepravného se odvíjejí od aktuálního stavu nabídky a poptávky. Trampový trh reaguje velmi citlivě na momentální stav nabídky a poptávky. Jeho úroveň je ovlivněna např. přeplněním přístavu, válečnými událostmi, přírodními katastrofami, ale i prognózami např. o neúrodě.
- Tento druh přepravy je založen na obchodních operacích, které zahrnují **nájem lodní tonáže**. Subjekty činné v těchto operacích jsou pronajímatel (rejdař), broker a charterer (nájemce). Obchodní lodě jsou využívány na základě charterových smluv (Charter Party). V nich se rejdař zavazuje za dodržení sjednaných podmínek přepravit náklad nebo k tomu poskytnout loď proti zaplacení určité peněžní částky.
- Namísto konosamentu, který je hlavním dokladem o námořní přepravě v liniové dopravě, je užívána jako doklad o provozu nebo nájmu lodí tzv. Charter party: na cestu, na čas, na celou loď, na část lodi – viz další slide
- zvlášť je potřebné sjednat vykládku a platit za ní.

Námořní nákladní doprava - druhy

- Charter party (dále jen C/P) může mít podobu smlouvy o provozu dopravního prostředku nebo smlouvy o nájmu dopravního prostředku. C/P má v mezinárodním obchodě několik funkcí. Nejvýznamnější z nich je potvrzení o existenci přepravní smlouvy v trampové námořní přepravě. C/P se rozdělují do dvou kategorií – cestovní charter a časový charter.
- Cestovním charterem se rejdař zavazuje přepravit odesílateli zboží na určité lodi z přístavu nakládky do přístavu určení.
- Podle způsobu realizace přepravy se cestovní chartery dále dělí na:
 - Charter na jednu jízdu (Trip/Voyage Charter) – rejdař se zde zavazuje přepravit náklad určený charterem a za tímto účelem vykonat jízdu. Charterer se zavazuje zaplatit rejdaři dohodnutou úplatu. Tato smlouva musí být vždy v písemné formě.
 - Charter na okružní jízdu (Round Trip Charter) – rejdař se v této smlouvě zavazuje přepravit určitý náklad z přístavu nakládky do přístavu určení a zde po vykládce převzít jiný náklad a ten přepravit do původního přístavu nakládky. V praxi jsou C/P uzavírány jako plavby z jedné oblasti s návratem do stejné oblasti. Není v nich tedy určen konkrétní přístav, ale pouze oblast.
 - Konsekutivní jízdy (Consecutive Voyages) – umožňuje provedení několika po sobě jdoucích plaveb na stejné relaci. Počet plaveb je závislý na tom, kolik jich je schopna loď v daném období provést. Jízdy následují ihned za sebou, tzn. bez přerušení.
 - Dalším typem je Contract of Affreightment (COA) – jedná se o přepravu většího množství nákladu v jistém časovém rozmezí. Většinou je uskutečňován více loděmi najednou.
 - Časový charter (Time Charter) je uzavírán na určitý časový horizont. Může být sjednán na krátkou dobu nebo i na několik let. Jedná se o nájem lodi, za který je placena odměna (nájemné). V případě Bareboat Charter může být loď pronajata bez posádky. Je-li loď najata bez posádky, zajišťuje si ji najímatel sám a stává se provozovatelem lodi se všemi možnými důsledky.

Typy lodí

- bulker (bulk carrier)
- tanker (+ supertanker)
- kontejnerová loď
- chladiřenská loď (reefer)
- loď pro přepravu aut
- „OBO“ / „OBC“ loď (multifunkční)
 - loď pro pokládání kabelů
 - „RoRo“ (Roll-on/Roll-off)
 - pobřežní obchodní loď (menší)
- remorkér (tahá bářkové lodě aj.)
- bářková loď
- rybářská loď
- výzkumná loď
- válečná loď
- plovoucí rypadlo
- ledoborec
- trajekt
- výletní loď

Bulker (bulk carrier)

> přeprava nezabaleného surového nákladu (rudy, obilí)



typický moderní bulk-carrier *Sabrina I*,
vlastněný Portugalci, zkonstruovaný Japonci



jeden z největších bulkerů, *Berge Stahl*, vozí železnou
rudu mezi Brazílií a Rotterdamem

Tanker

> přeprava kapalin, zejména ropy



supertanker *AbQaiq*

Kontejnerová loď

> celý náklad veze v kontejnerech



Emma Maersk, v současnosti největší kontejnerová loď, 14500 TEU

„OBO“ a „OBC“ lod'

> Ore-Bulk-Oil; Ore-Bulk-Container – víceúčelové lodě



Alberta, lod'
typu OBO

Remorkér

> vleče jiné lodě do přístavu, tahá bárky k bárkovým lodím



Bárková loď; bárka

tradičně menší veslový člun, někdy s pomocnou plachtou. Moderní bárkové lodi slouží k přepravě nákladů, které se do přístavů dostávají po řekách a kanálech z vnitrozemí. Tlačný remorkér přepraví kontejnery zvané bárky až k bárkové lodi. Na její zádi je buď speciální mostový jeřáb nebo zdvihadcí plošina. S jejich pomocí se bárky zvednou a umístí na palubu.



bárka – to uprostřed,
naloženo má externí
palivovou nádrž pro
raketoplán *Discovery*

Lod' typu „RoRo“

> se sklápěcím „můstkem“ vzadu



USNS Gordon v Antverpách



auto vjíždí do RoRo-Fähre

Chladírenská loď

> pro přerpravu jídla (ovoce, maso, ryby...)



„reefer“ Salifa frigo

Zasílatelství (speditérství)

- **ZASÍLATELSTVÍ** = činnost, při které zajišťuje její provozovatel – zasílatel (speditér) přepravu zásilky, a to na vlastní jméno a na základě pokynů od příkazce a také na příkazcův účet.
- Zasílatelské (spediční) firmy = specializované firmy, jejichž úkolem je zprostředkování dopravního výkonu spolu s nakládkou, vykládkou nebo překládkou zásilky dle uzavřené zasílatelské smlouvy, nebo smlouvy o přepravě věci.
- Většinou vlastními technickými prostředky, spolu s vlastními pracovníky.
- + výkon dalších služeb balení zásilek, přebalování, kontrola kvality atd.
- *FIATA* (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés = Mezinárodní federace zasílatelských svazů)

Zasílatelství (speditérství)

- „**Zasílatelské služby** představují komplex činností zasílatele, vztahujících se k hmotnému zboží, zahrnující obstarání dopravních a přepravních výkonů a služeb, tj. zpravidla organizace dopravy, pomoc zákazníkovi při řešení, přípravě a realizaci přepravních, eventuálně dopravních výkonů a služeb včetně volby dopravní trasy a dopravních prostředků, zajištění toku informací, pomoc při platebním řízení apod.
- **Zasílatel (speditér)** je subjekt, který pod svým jménem, na účet příkazce (přepravce), a tudíž i v jeho zájmu obstarává pro jeho potřeby přepravu zboží (zásilek).
- *Zasílatel hájí zájmy příkazce, tzv. hájí zájmy zboží. Takzvaný. čistý zasílatel přepravu zásilek pouze obstarává (zprostředkovává). Takzvaný zasílatel s vlastním vstupem sám dopravní nebo přepravní služby i provádí (realizuje) – v takovém případě zasílatel provozuje (může i vlastnit) dopravní prostředky (nejčastěji kamiony).“ (Novák a kol., 2011, s. 17)*

Zasílatelství (speditérství)

- **§ 2471 NOZ Základní ustanovení**
- (1) Zasílatelskou smlouvou se **zasílatel zavazuje příkazci** obstarat mu **vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa**, případně i obstarat nebo **provést úkony s přepravou související**, a **příkazce** se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu.
- (2) Je-li ujednáno, že zasílatel obstará pro příkazce od příjemce zásilky přijetí **peněžních prostředků** nebo že uskuteční **jiný inkasní úkon dříve**, než **příjemci vydá zásilku nebo doklad umožňující se zásilkou nakládat**, použijí se přiměřeně i **ustanovení o dokumentárním inkasu**.
- § 2472 **Není-li smlouva uzavřena v písemné formě**, má **zasílatel právo žádat**, aby mu příkazce doručil **příkaz k obstarání přepravy (zasílatelský/speditérský příkaz)**.
- § 2473 **Zasílatel může užít k obstarání přepravy dalšího zasílatele (mezizasílatele)**.
- **Uzavření smlouvy a převzetí zásilky** potvrzuje zasílatel vystavením **speditérského osvědčení nebo potvrzení**.

Kombinovaná doprava

- **KOMBINOVANÁ DOPRAVA** = více druhů dopravy během jedné přepravy zásilky (většinou) v jednom přepravním obalu (např. kontejner, silniční návěs) z místa odeslání do místa určení
- **Multimodální doprava** = takový druh dopravy, kdy je použito pro přepravu zásilky z místa odeslání do místa určení **minimálně dvou druhů dopravy**, nejčastěji silniční a železniční dopravy, kdy se používá např. technologie RO-LA, resp. silniční/železniční a vodní (říční či námořní)
- **Intermodální přeprava** = použití více druhů doprav pro přepravu zásilky tak, že v případě přechodu z jednoho druhu dopravy na druhý dochází k překládce nákladní jednotky jako celku, nikoliv k překládce obsahu zásilky.... „zboží loženo v jedné unifikované přepravní jednotce – *Intermodal Transport Unit, ITU* (např. v kontejneru, výměnné nástavbě, silničním návěsu apod.); tato jednotka tvoří manipulovatelný celek, jehož forma, obsah ani hmotnost se během přepravy nemění“ (Novák a kol., 2011, s. 23)
- <http://www.intermodal.sk/pravne-predpisy-pre-kombinovanu-dopravu/65s> kompletní informace ke kombinované dopravě
- Zajímavé aktuální články ke kombi dopravě:
<http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava>

Technologie používané v kombinované dopravě

- **Huckepack** = technologie přepravy silničních návěsů na speciálních železničních vagonech - návěs (na silniční tahač) je vertikálně naložen jeřábem na železniční vagon, je přepraven do železniční stanice nejbližší místu určení, naložen na silniční tahač (speciálně upravený pro bezproblémovou vertikální manipulaci) a dopraven do místa určení.
- = nedoprovázený druh dopravy



- **RO-LA** (Rollende Landstraße) = druh kombinované doprovázené nákladní dopravy, kdy dochází k přepravě silničních souprav spolu s posádkou kamionu, naložených na železniční vagon.
- + odlehčení provozu na hraničních přechodech,
- + urychlení celního odbavení,
- + odpočinek řidiče silničního vozidla,
- + možnost přepravy v případě nepříznivého počasí pro přepravu po silnici apod.
- řidiči silničních vozidel - po dobu přepravy ve speciálním lehátkovém železničním voze, kde mohou odpočívat (čas je započítáván do povinných bezpečnostních přestávek dle dohody AETR (Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě) a nařízení ES č. 561/2006.



Technologie používané v kombinované dopravě

- **RO-RO** (roll-on/roll-off) = systém přepravy pomocí speciálních plavidel, kdy je silniční, příp. i železniční vozidlo, resp. celá přepravní jednotka s železničním podvozkem naležena na speciální loď, jež má palubu vybavenou soustavou kolejí právě pro přepravu železničních i silničních vozidel.
- nakládka a vykládka probíhá pouze horizontálně - není nutné používání jeřábů
- + úspora času při nakládce a vykládce.



- **LO-LO** (lift-on/lift-off) technologie = používána k přepravám pomocí vodní dopravy
- na rozdíl od systému RO-RO je nakládka a vykládka řešena vertikálním způsobem
- je zapotřebí manipulační technika, nejčastěji jeřáby

Přeprava věci (Obč. z. č. 89/2012 Sb.)

- Přepravní smlouva dle NOZ Přeprava věci (§ 2555)
- **Základní ustanovení**
- (1) Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.
- (2) Nepožádá-li odesílatel dopravce o převzetí zásilky v ujednané době a není-li ujednána do šesti měsíců od uzavření smlouvy, práva a povinnosti ze smlouvy zaniknou.
- 2556
- Odesílatel potvrdí dopravci na jeho žádost objednávku přepravy. Dopravce potvrdí odesílateli na jeho žádost převzetí zásilky. Potvrzení vyžadují písemnou formu.
- § 2557
- (1) Odesílatel poskytne dopravci správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze.
- (2) Je-li k provedení přepravy zapotřebí zvláštní listiny, předá ji odesílatel dopravci nejpozději při předání zásilky k přepravě.
- § 2558
- Dopravce provede přepravu do místa určení s odbornou péčí v ujednané době, a nebyla-li ujednána, bez zbytečného odkladu. Má se za to, že tato doba počíná běžet dnem následujícím po převzetí zásilky dopravcem.

Doklady o přepravě (viz i předchozí text)

- **Přepravní doklad**
- Přepravní listina jako **přepravní doklad** o zásilce doprovází zásilku až do jejího vydání příjemci zásilky (část může zůstat odesílateli). Přepravní listinu je povinen řádně vyplněnou odevzdat dopravci odesílatel se zásilkou, pokud pro některé druhy přeprav není stanovena jiná úprava.
- Přepravním dokladem se rozumí zpravidla **nákladní list** (legitimační dokument)
- **Náložný** (náložní) **list** (dispoziční dokument - je cenný papír, se kterým je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem náložného listu; lze jej vydat na jméno, na řad nebo na doručitele.

DOPRAVNÍ A PŘEPRAVNÍ VÝKONY

- DOPRAVNÍ VÝKONY – odvozené od výkonu dopravy, tj. závislé na charakteristice dopravního prostředku a ujeté vzdálenosti
- např.: ujeté km, místové km, vlakové km, nápravové km aj.
- PŘEPRAVNÍ VÝKONY – odvozené od výkonu přepravy, tj. závislé na charakteristice přepravované komodity nebo počtu přepravovaných osob a ujeté vzdálenosti.
- např.: osobový km – přeprava jedné osoby na vzdálenost jednoho km; tunový km - přeprava jedné tuny nákladu na vzdálenost jednoho km
- hrtkm – (hmotnost vlaku + hmotnost nákladu) x ujetá vzdálenost

Technologické ukazatele silniční nákladní dopravy - příklady

- objem přepravy,
- přepravní výkon
- jízdní výkon
- součinitel využití jízd
- součinitel využití užitečné hmotnosti vozidla
- průměrná přepravní vzdálenost
- průměrné přepravené množství
- průměrné ložení
- doba obratu nákladního vozidla
- počet obrátů za sledované období,
- evidenční vozový den
- vozový den v provozu
- vozový den v opravě
- vozový den v prostoji
- součinitel využití vozového parku
- součinitel správkového stavu vozidel
- součinitel prostojů vozidel

Zdroj: http://pernerscontacts.upce.cz/27_2012/Kleprlik.pdf

INCOTERMS A DOPRAVA

Od roku 2011 nejsou používány následující standardní dodací podmínky:

Ve srovnání s praxí do roku 2010 již nejsou standardně používány podmínky **DDU** (Delivered Duty Unpaid), **DAF** (Delivered At Frontier), **DES** (Delivered Ex Ship), **DEQ** (Delivered Ex Quay). Pokud je obchodní partneri budou chtít nadále využívat, neměli by se odvolávat na platné INCOTERMS 2010, ale na vydání starší.

EXW	Ex Works	Všechny druhy dopravy
FCA	Free Carrier	Všechny druhy dopravy
CPT	Carriage Paid To	Všechny druhy dopravy
CIP	Carriage and Insurance Paid	Všechny druhy dopravy
DAT (nová dodací podmínka)	Delivered At Terminal	Všechny druhy dopravy
DAP (nová dodací podmínka)	Delivered At Place	Všechny druhy dopravy
DDP	Delivered Duty Paid	Všechny druhy dopravy
FAS	Free Alongside Ship	Lodní doprava (námořní i říční)
FOB	Free On Board	Lodní doprava (námořní i říční)
CFR	Cost and Freight	Lodní doprava (námořní i říční)
CIF	Cost, Insurance and Freight	Lodní doprava (námořní i říční)

Fleet management, fleet-board management – management vozidla

- **Fleet management - správa firemního vozového parku**
- - soubor činností vedoucích ke snížování nákladů na provoz firemních vozidel při dodržení vnitrofiremních předpisů, zajištění provozuschopnosti, bezpečnosti zaměstnanců a za udržení spokojenosti jejich uživatelů
- **Funkce fleet managementu**
- **Strategické**
- definování flotilových potřeb firmy
- pořízení vozového parku
- nastavení podmínek s dodavateli
- návrhy úsporných opatření
- jednání s dodavateli
- **Operativní**
- kontrola účinnosti úsporných opatření
- monitoring trhu v oblasti vozů i fleetových služeb
- kontrola ukazatelů - ujetých kilometrů, pojistných událostí, průměrné spotřeby,
- předávání a přebírání vozidel
- kontrola úrovně opotřebení vozidel při převzetí, případně škodní komise
- kontrola faktur
- reporting
- zajištění náhradních vozů
- likvidace pojistných událostí

- Záznam jízd poskytuje mimo jiné následující informace:
- Pozice
- Doba jízdy
- Délka přestávek
- Jméno řidiče
- Stav hladiny paliva v nádrži
- Počet ujetých kilometrů
- Hmotnost vozidla
- Přehled všech vozidel na digitální mapě
- Uložení adresy místa naložení a dodání zboží
- Výpočet tras včetně upozornění na trasy podléhající povinnosti platby mýtného
- Rychlost
- Používání brzd
- Použití správných otáček motoru
- Doby stání se zapnutým motorem
- Obtížnost přeprav při průměrném sklonu a průměrné hmotnosti vozidla

