

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Přeprava nebezpečného nákladu z ČR do USA (případová studie)

Dangerous cargo transport from the Czech Republic to the USA (case study)

STUDIJNÍ PROGRAM

Projektové řízení inovací

VEDOUCÍ PRÁCE

Ing. Petra Šeráková, Ph.D.

KARABELLOVÁ

ELIŠKA

2023

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: **Karabellová** Jméno: **Eliška** Osobní číslo: **482519**
Fakulta/ústav: **Masarykův ústav vyšších studií**
Zadávající katedra/ústav: **Institut ekonomických studií**
Studijní program: **Projektové řízení inovací**

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce:

Přeprava nebezpečného nákladu z ČR do USA (případová studie)

Název diplomové práce anglicky:

Dangerous cargo transport from the Czech Republic to the USA (Case Study)

Pokyny pro vypracování:

Cíl: Cílem diplomové práce je zhodnocení přepravy nebezpečného nákladu z vybraného podniku v ČR do USA.
OSNOVA: 1. Úvod; 2. Cíl a metodika; 3. Teoretická část - vymezení základních pojmů, nebezpečný náklad a jeho přeprava, legislativa; 4. Analytická část - případová studie přepravy nebezpečného nákladu z ČR do USA, analýza rizik; 5. Závěr

Seznam doporučené literatury:

KALÍNSKÁ, Emílie a kolektiv. Mezinárodní obchod v 21. století. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3396-8.
NOVÁK, Radek a kolektiv. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství. Praha: C.H.BECK, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6.
SMEJKAL, Vladimír a Karel RAIS. Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích. 3., rozšířené a aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-3051-6.
VĚŽNÍKOVÁ, Hana. Transport nebezpečných věcí. Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2019. ISBN 9788073852177.

Jméno a pracoviště vedoucí(ho) diplomové práce:

Ing. Petra Šeráková, Ph.D. Masarykův ústav vyšších studií ČVUT v Praze

Jméno a pracoviště druhé(ho) vedoucí(ho) nebo konzultanta(ky) diplomové práce:

Datum zadání diplomové práce: **09.12.2022** Termín odevzdání diplomové práce: **27.04.2023**

Platnost zadání diplomové práce: _____

Ing. Petra Šeráková, Ph.D.
podpis vedoucí(ho) práce

Mgr. František Hřebík, Ph.D.
podpis vedoucí(ho) ústavu/katedry

prof. PhDr. Vladimíra Dvořáková, CSc.
podpis děkana(ky)

III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

Diplomantka bere na vědomí, že je povinna vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací.
Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je třeba uvést v diplomové práci.

Datum převzetí zadání

Podpis studentky

KARABELLOVÁ, Eliška. *Přeprava nebezpečného nákladu z ČR do USA (případová studie)*.
Praha: ČVUT 2023. Diplomová práce. České vysoké učení technické v Praze, Masarykův
ústav vyšších studií.



**MASARYKŮV ÚSTAV
VYŠŠÍCH STUDIÍ
ČVUT V PRAZE**

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou diplomovou práci vypracovala samostatně. Dále prohlašuji, že jsem všechny použité zdroje správně a úplně citovala a uvádím je v příloženém seznamu použité literatury.

Nemám závažný důvod proti zpřístupňování této závěrečné práce v souladu se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) v platném znění.

V Praze dne: 26. 04. 2023

Podpis:

Poděkování

Tímto odstavcem bych ráda poděkovala Ing. Petře Šerákové, Ph.D. (vedoucí diplomové práce) za odborné rady, pomoc při vypracování této práce a za její trpělivost během našich konzultací. Dále bych ráda poděkovala oslovené společnosti Sellier & Bellot za umožnění nahlédnutí a zanalyzování jejich přepravního procesu a umožnění rozhovorů přímo na oddělení Logistiky se zaměstnanci, kteří se s touto problematikou zabývají každý den. V neposlední řadě také stojí velké poděkování mé rodině, která se během vypracování této práce stala mou velkou oporou.

Abstrakt

Tato diplomová práce je zaměřena na problematiku týkající se přepravy nebezpečného zboží z České republiky do Spojených států amerických. Cílem této práce bylo vytvoření případové studie, která by se zabývala výše zmíněným přepravním procesem od samého naložení dané zásilky v areálu oslovené společnosti až po vykládku u daného příjemce včetně analýzy rizik v jednotlivých fázích procesu nevyjímaje návrhů a doporučení pro jejich eliminaci. Celá práce je rozdělena na dvě části: teoretickou a praktickou. V teoretické části jsou rozebrány jednotlivé náležitosti týkající se přepravního procesu jako např. jednotlivé dokumenty, obchodní podmínky INCOTERMS, klasifikace a balení nebezpečného zboží, pravidla pro přepravu nebezpečných věcí a látek dle jednotlivých módů dopravy atd. Praktická část se již zabývá tvorbou dané případové studie, která vychází z rozhovorů, které proběhly v oslovené společnosti.

Klíčová slova

Přeprava, přepravní proces, nebezpečné zboží, rejdař, celní orgány, námořní přeprava, intermodální doprava, analýza rizik, matice rizik

Abstract

This thesis focuses on the issue of transport of dangerous goods from the Czech Republic to the United States of America. The aim of this thesis was to create a case study that would deal with the transport process from the loading of the shipment in the premises of the company addressed to the unloading at the recipient, including an analysis of the risks at each stage of the process, including suggestions and recommendations for their elimination. The whole work is divided into two parts: theoretical and practical. In the theoretical part, the individual elements related to the transport process are discussed, such as individual documents, INCOTERMS terms and conditions, classification and packaging of dangerous goods, rules for the transport of dangerous goods and substances according to individual modes of transport, etc. The practical part deals with the development of the case study, which is based on interviews conducted in the company.

Key words

Transportation, transportation process, dangerous goods, shipper, customs, sea transportation, intermodal transportation, risk analysis, risk matrix

Obsah

Úvod	5
1 Cíl a metodika	6
2 Základní pojmy v logistice	9
3 Dopravní obory a druhy dopravy	10
4 Intermodální, kombinovaná a multimodální doprava	12
5 Náklady spojené s dopravou	18
6 Dokumenty v logistice	20
6.1 Dokumenty dle možnosti obchodovatelnosti	20
6.2 Převážní dokumenty	21
6.2.1 Mezinárodní dopravní nákladní list CMR.....	21
6.2.2 Mezinárodní železniční nákladní listy CIM a CIM / SMGS.....	21
6.2.3 Letecký nákladní list AWB.....	23
6.2.4 Námořní konosament B/L	23
6.2.5 Říční konosament.....	23
6.3 Ostatní významné dokumenty v logistice	23
6.3.1 Osvědčení o původu zboží (EUR).....	24
6.3.2 Jednotná celní deklarace.....	24
6.3.3 Náložný list.....	24
6.3.4 Balicí list	25
6.3.5 Certifikát o kvalitě	25
6.4 Převážní smlouva	25
7 Obchodní podmínky INCOTERMS	26
7.1 Skupina F (Main carriage not paid by seller).....	26
7.2 Skupina C (Main carriage paid by seller).....	27
8 Nebezpečné věci	27
8.1 Klasifikace tříd nebezpečnosti	28
8.1.1 Třída 1 – výbušné látky a předměty	28
8.2 Značení nebezpečného nákladu	30
8.2.1 Značení dopravních jednotek a kontejnerů	30
8.2.2 Popis oranžových tabulek	31

9	Balení nebezpečného nákladu.....	32
9.1	Funkce obalu.....	33
9.2	Značení, symboly a znaky na obalech munice	33
10	Pravidla pro přepravu nebezpečných věcí a látek	36
10.1	Silniční doprava.....	36
10.2	Železniční doprava.....	37
10.3	Letecká doprava.....	39
10.4	Námořní doprava.....	40
10.4.1	Haagská pravidla – 1924	41
10.4.2	Haagsko-Visbyská pravidla.....	42
10.4.3	Hamburská pravidla.....	42
10.4.4	Rotterdamská pravidla	43
10.5	Vnitrozemská vodní doprava.....	43
11	Celní orgány.....	44
11.1	Celní správa ČR.....	44
11.2	Německá celní správa – Hauptzollamt.....	45
11.3	Americká celní správa – US Customs and Border Protection	45
11.4	Světová celní organizace	46
12	Analýza Rizik	46
12.1	Pojem riziko	46
12.2	Analýza rizik – obecný postup	47
12.3	Matice rizik	48
13	Představení společnosti.....	50
13.1	Historie, základní informace.....	50
13.2	Organizační struktura, zaměstnanci	51
13.3	Obraty společnosti.....	52
13.4	Certifikáty.....	52
14	Přepavní proces	53
14.1	Zahájení přepravního procesu	53
14.2	Zapojení spediční firmy do procesu	54
14.3	Majitelé lodí – rejdaři	55
14.3.1	CMA CGM S. A.	55

14.3.2	A. P. Moller – Maersk Group.....	55
14.3.3	HAPAG-LLOYD.....	56
14.4	Cesta do přístavu nalodění/přeprava po USA.....	56
14.4.1	Práce v přístavu nalodění – NĚMECKO.....	58
14.4.2	Přístav Hamburk.....	58
14.4.3	Přístav Bremerhaven	59
14.5	Přístav vylození – USA.....	60
14.5.1	Přístavy USA	60
14.6	Doklady a povolení v přepravním procesu.....	61
14.6.1	Dokumenty týkající se konkrétní objednávky	62
14.7	Celní řízení v přepravním procesu	64
15	Časový rámec přepravního procesu	67
15.1	Ganttův diagram přepravního procesu	69
15.2	Vývojové diagramy přepravního procesu.....	70
16	Náklady spojené s přepravou	75
17	Rizika v přepravním procesu	76
17.1.1	Rizika v přípravné fázi	76
17.1.2	Rizika spojená s rejdařem	79
17.1.3	Rizika spojená s celním řízením.....	80
17.1.4	Rizika spojená s přepravním kontejnerem.....	81
17.1.5	Rizika spojená s přístavem a nákladní lodí.....	84
17.1.6	Rizika spojená se silniční přepravou	86
17.1.7	Ostatní rizika.....	87
17.2	Hodnocení rizik.....	87
17.2.1	Matice rizik.....	90
17.3	Návrhy a opatření k daným rizikům	91
17.3.1	Velikost rizik – nevýznamná.....	91
17.3.2	Velikost rizik – méně významná.....	94
17.3.3	Velikost rizik – významná.....	95
17.3.4	Velikost rizik – velmi významná	96
18	Závěr	97
19	Seznam použité literatury.....	100

20	Seznam internetových zdrojů	101
21	Seznam vědeckých článků	112
22	Seznam obrázků.....	114
23	Seznam tabulek.....	115
24	Přílohy.....	116
24.1	Podmínky ICOTERMS.....	116
24.2	111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě.....	118
24.3	Ukázky zmíněných dokumentů	120

Úvod

Tato diplomová práce se zabývá hloubkovou analýzou přepravního procesu včetně analýzy rizik v jednotlivých fázích přepravy (určení míry pravděpodobnosti výskytu, dopadu a velikosti daných rizik) v případě přepravy nebezpečného nákladu z České republiky do Spojených států amerických.

Jedná se o velmi široké téma, které zabírá velkou škálu zainteresovaných subjektů, které jsou nezbytné k uskutečnění daného přepravního procesu. Aby mohl být daný dodavatelský řetězec mezi analyzovanou společností (dodavatelem) a příjemcem (kupujícím) zrealizován, musí překonat několik překážek, které mezi nimi stojí. Jedná se především o administrativní náročnost, jelikož se přepravuje nebezpečný náklad, který podléhá specifickým podmínkám a pravidlům. Za druhou překážku nutno považovat omezené množství spedičních firem a přepravců, kteří jsou ochotni akceptovat danou komoditu v jejich přepravě. Při plánování a nastavování přepravního procesu je s největší pravděpodobností třeba myslet na správný time management, jelikož v daném procesu jednotlivé činnosti na sebe navzájem navazují a jsou velmi citlivé na jakoukoliv změnu.

Pro účely této práce byla oslovena konkrétní společnost Sellier & Bellot a.s., která se zabývá výrobou střeliva do střelných zbraní. V souvislosti se zvoleným tématem probíhaly konzultace s pracovníky z oddělení dopravy. Diplomová práce může posloužit jako příručka pro nové zaměstnance ve společnosti k porozumění složitému přepravnímu procesu.

Diplomová práce je rozdělena na dvě hlavní části – teoretickou a praktickou.

V teoretické části jsou v první kapitole vymezeny základní pojmy z oboru logistiky, následující kapitola se zabývá popisem jednotlivých dopravních oborů a druhů dopravy. Čtvrtá kapitola se zaměřuje na vysvětlení pojmů intermodální, kombinovaná a multimodální doprava. V navazující části jsou charakterizovány jednotlivé dokumenty, které se vyskytují v logistice. Dokumenty jsou rozřazeny do dvou kategorií – dokumenty dle možnosti obchodovatelnosti a ostatní významné dokumenty v logistice. Dále jsou popsány vybrané obchodní podmínky dle INCOTERMS. Následně se literární rešerše zaměřuje na klasifikaci jednotlivých tříd nebezpečnosti, značení přepravních jednotek v případě přepravy nebezpečného nákladu, balení nebezpečného nákladu. Desátá kapitola se věnuje jednotlivým pravidlům, která jsou stanovena pro přepravu nebezpečného nákladu dle jednotlivých módů přepravy. Následující oddíl se zabývá problematikou celního řízení na úrovni přepravy z České republiky do USA. Závěrečná část literární rešerše popisuje analýzu rizik, která je posléze zpracována v praktické části.

Praktická část vychází z podkladů poskytnutých analyzovanou společností. První pasáž se zaměřuje na detailnější představení zkoumaného podnikatelského subjektu – historie, organizační struktura, obraty firmy a certifikáty. Následně je důkladně prozkoumán přepravní proces, který je rozdělen do několika segmentů. Dále je vytvořen časový rámec analyzovaného procesu, který je znázorněn v Ganttově diagramu. Nedílnou součástí praktické části je také kapitola, která se zabývá posouzením jednotlivých nákladů souvisejících s přepravou. Poslední kapitola se věnuje detailní analýze a zhodnocení zjištěných rizik.

V závěru diplomové práce jsou shrnuty dosažené poznatky a navržena možná opatření pro uchování / zlepšení současného stavu.

V přílohách této práce jsou pro názornou ukázkou připojeny jednotlivé vzory dokumentů, které se vyskytují v analyzovaném procesu.

1 Cíl a metodika

Cílem diplomové práce je vypracování případové studie zabývající se problematikou přepravy nebezpečného nákladu z České republiky do USA. Součástí studie je analýza logistického procesu od naložení nákladu u prodejce/výrobce až po vyložení / vykládku zboží u kupujícího / předání zboží kupujícímu. Celý přepravní proces je zároveň analyzován z pohledu rizik, která mohou nastat v jakékoliv jeho fázi.

Díličí cíle:

- Analýza legislativy spojené s přepravou nebezpečného nákladu ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě pro různé druhy dopravy
- Analýza obchodních podmínek – INCOTERMS
- Zevrubná deskripce přepravního procesu z areálu prodávajícího/výrobce až po předání / vyložení / vykládku nákladu / zboží u kupujícího.
- Zhodnocení rizik od samého počátku naložení zboží až po vykládku nákladu u kupujícího.

Diplomová práce je vypracována na základě primárních, sekundárních a interních zdrojů z konkrétní společnosti.

Primárními (či také původními) prameny se pro účely této diplomové práce rozumí informace týkající se legislativy v přepravním procesu včetně jednotlivých mezinárodních úmluv, smluv v jednotlivých druzích dopravy. Značná část diplomové práce dále vychází ze sekundárních zdrojů, za které jsou považovány jednotlivé vědecké články, případové studie, elektronické/internetové články, knihy, monografie apod. Posledním a velmi důležitým zdrojem jsou informace poskytnuté danou společností. Jedná se

především o údaje týkající se popisu přepravního procesu z areálu společnosti až po vyložení nákladu v USA u kupujícího (odběratele).

V práci jsou použity kvalitativní i kvantitativní vědecké metody.

Analytická část diplomové práce je zpracována jako případová studie, kde je především aplikována metoda deskripce (popis přepravního procesu) na základě rozhovorů se zaměstnanci analyzované společnosti. V případě analyzovaných procesů jsou k jejich grafickým zápisům využity vývojové diagramy dle metody BPMN (Business Process Model and Notation), které byly tvořeny v softwarovém programu Bizagi Modeler a Ganttovy diagramy pro zápis procesů v čase.

Dalším typem metody je analýza dat, konkrétně analýza rizik, která by mohla během procesu nastat. Rizika jsou analyzována na základě matice rizik. Následně jsou vypracovány návrhy a opatření k daným rizikům, která byla zjištěna. V závěru diplomové práce jsou shrnuty dosažené klíčové poznatky a navržena vhodná opatření vedoucí ke zlepšení (či zachování) současného stavu daného logistického procesu.

TEORETICKÁ ČÁST

2 Základní pojmy v logistice

Úvodní kapitola v teoretické části se zabývá definováním základních pojmů, které se prolínají celou diplomovou prací. Vzhledem k mnohdy nesprávnému vymezení některých odborných výrazů je žádoucí je definovat v samém úvodu.

Pro pojem **logistika** existuje nespočet odlišných definic od různých autorů – viz vybrané příklady níže:

- „*Logistika je disciplína, která se zabývá celkovou optimalizací, koordinací a synchronizací všech činností, jejichž řetězce jsou nezbytné k pružnému a hospodárnému dosažení daného (synergetického) efektu.*“ (Lochamnová, 2022, p. 8)
- „*Souhrn všech technických a organizačních činností, pomocí nichž se plánují operace související s materiálovým tokem. Zahrnuje nejen tok materiálu, ale i tok informací mezi všemi objekty, a časově překlenuje nejrůznější procesy v průmyslu i v obchodě.*“ (Lochamnová, 2022, p. 12)
- *Dle normy ČSN EN 14943 – Logistika je plánování, uskutečňování a kontrola pohybu a umístování osob a zboží a podpůrných činností vztahujících se k tomuto pohybu a umístování, v rámci systému k dosažení specifických cílů.* (Gros, & kolektiv, 2016, p. 25)

Z výše zmíněných definic plyne, že logistika se primárně zaměřuje na to, aby bylo správné zboží, ve správném množství, dodáno na správné místo, ve správném čase a za správnou cenu. Někdy je tento výčet jednotlivých operací nazýván jako 5S logistiky. (Lochamnová, 2022)

Další velmi důležitý pojem je **doprava**. Jedná se o souhrn jednotlivých účelných činností, pomocí kterých se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Dopravní prostředky jsou veškerá technická zařízení, prostřednictvím nichž dochází k přemístování jak materiálu, tak výrobků, zboží či osob. Vykonavatelem dopravy je **dopravce**. Jedná se ve většině případů také o vlastníka daného dopravního prostředku, který provádí přepravu věcí (zásilek) podle smlouvy o přepravě věcí, která je popsána v obchodním zákoníku. Odpovědnost za škody je definována podmínkami přepravní smlouvy. Ve většině případů je dopravce zodpovědný za celý náklad od jeho převzetí až po jeho vydání u příjemce. (Lochamnová, 2022); (Kalínská, & kolektiv, 2010)

V předešlém odstavci byl zmíněn pojem: **přeprava**, která je součástí dopravy v ten moment, kdy se uskutečňuje přemístění věcí (osob) s využitím jak dopravních, tak přepravních prostředků (veškeré technické prostředky, které umožňují provedení přepravy dopravním prostředkem – např. palety, přepravky atd.). Přepravní proces lze rozdělit do pěti fází, které na sebe navzájem navazují: *přípravné práce* (např. vyskladnění

balení, značení, demontáž), *nakládka* zásilky na dopravní prostředek, *přeprava*, *vykládka* dané zásilky a *zakončovací práce* (např. vybalení, montáž zásilky). Přepravce je subjekt, který si u dopravce objedná přepravu a zároveň je zavázán dopravci uhradit smluvní či individuálně domluvenou odměnu za vykonanou službu. (Lochamnová, 2022); (Kalínská, & kolektiv, 2010)

3 Dopravní obory a druhy dopravy

Doprava je všeobecně členěna na dopravní módy/ obory ve smyslu **silniční, železniční, vodní (námořní a říční), letecká, potrubní a kabelová** (lanové dráhy, stanice atd.). Tyto dopravní obory představují základní komponenty pro přepravu a jsou charakterizovány odlišným ekonomicko – právním základem při daných geografických omezeních. (Kolář, 2019)

Dalším způsobem členění dopravy je dle jednotlivých druhů dopravy. Dopravu lze rozdělit podle několika různých hledisek. Jedním z nich může být např. **členění podle místa realizace, podle přepravního objektu, podle pohonu, podle charakteru dopravní cesty** atd. (Kolář, 2019)

V případě členění dle místa realizace rozlišujeme, zda se doprava uskutečňuje uvnitř podniku či nikoliv. V jednotlivých případech jde o dopravu:

- **doprava vnitropodniková** – doprava realizovaná pouze uvnitř daného podniku, pomocí např. vysokozdvíhových vozíků, dopravních pásů (mezi jednotlivými výrobními halami), paletových vozíků ale i nákladními vozy
- **doprava intravilánu** – jedná se o dopravu mimo podnik, ale na území měst a velkých obcí, nejčastěji je využívána silniční doprava
- **doprava extravilánu** – doprava realizována mezi jednotlivými obcemi, stěžejní roli zde hraje železniční a silniční doprava; ve slovníku cizích slov je termín extravilán vysvětlen jako „nezastavěné území vně hranic sídel“ (Lochamnová, 2022)

Podle jiného územního hlediska může být doprava rozdělena na:

- **vnitrostátní – místní** – doprava v blízkosti daného podniku, uvnitř daného státu; ve městech je příkladem osobní veřejné dopravy městská hromadná doprava (MHD)
- **vnitrostátní – regionální** – doprava na území, které má jasně definované hranice uvnitř daného státu (Lochamnová, 2022)
- **mezinárodní doprava** – tímto pojmem je označována doprava, kde výchozí místo a cílové místo leží na území dvou států, dále tímto termínem může být označena doprava, při které počáteční a koncové místo leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční přes území jiného státu (Slovník pojmů, © 2023)

V případě členění podle přepravního objektu se rozlišuje, zda jsou dopravní prostředky určené pro přepravu zboží či osob; v tomto případě se rozlišují:

- **osobní doprava** – přeprava osob – dále lze rozdělit podle kapacity dopravních prostředků na individuální/hromadnou a zda je doprava přístupná veřejnosti či ne – doprava veřejná/neveřejná
- **nákladní doprava** – přeprava zboží – dále se rozlišuje veřejná nákladní doprava/doprava na vlastní účet (Lochamnová, 2022)

V následující tabulce je vypracován přehled přepravovaného nákladu zboží podle druhu dopravního prostředku na území České republiky za rok 2021. Tabulka je rozdělena na čtyři kvartály a na přepravu vnitrostátní a mezinárodní úrovně.

Výpočet přepravovaného množství dle druhu dopravního prostředků:

- **Vodní nákladní doprava**
 - Vnitrostátní = uvnitř státu
 - Mezinárodní = dovoz + vývoz + přeprava ve třetích zemích¹ + kabotáž² na územích cizích států
- **Silniční nákladní doprava**
 - Vnitrostátní = uvnitř státu
 - Mezinárodní = vývoz + dovoz + tranzit přes ČR³ + kabotáž
- **Železniční nákladní doprava**
 - Vnitrostátní = uvnitř státu
 - Mezinárodní = import + export + tranzit
- **Letecká nákladní doprava**
 - Vnitrostátní = odlety + přílety (pouze uvnitř státu)
 - Mezinárodní = odlety + přílety

(Nákladní doprava - časové řady, 2022)

Jednotlivé informace jsou čerpány ze stránek Ministerstva dopravy ČR a z Českého statistického úřadu z roku 2021.

¹ **Přeprava věcí ve třetích zemích** = pojmem „třetí země“ se rozumí takový stát, který není členem EU a zároveň se nejedná o státy: Island, Lichtenštejnsko, Norsko a Švýcarsko (Kdo je občan třetí země?, © 2023)

² **Kabotáž** = dle Ministerstva dopravy ČR se kabotáží rozumí: „Vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském státě, tj. dočasné provádění vnitrostátní přepravní služby v rámci jiného státu, aniž by tam měl podnikatel v nákladní dopravě sídlo nebo byl jinak usazen.“ (Kabotáž (vnitrostátní přeprava zahraničním dopravcem), ©2022)

³ **Tranzit** = zboží na své cestě do dané destinace pouze projíždí jinými zeměmi nebo územím tzv. formou tranzitu. Za určitých podmínek mohou být zaplacená cla a poplatky vráceny v okamžiku, kdy zboží dotyčnou zemi nebo území opustí. (Příručka pro tranzit, 2021)

Tabulka 1 Množství přepravovaného nákladu v ČR - 2021

2021					
Množství přepravovaného nákladu v ČR – podle druhu dopravy					
Vodní nákladní doprava	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	Celkem
Přeprava zboží celkem (tun)	309 540	318 692	348 081	319 047	1 295 360
vnitrostátní	59 009	60 814	97 138	45 935	262 896
mezinárodní	250 531	257 878	250 943	273 112	1 032 464
Silniční nákladní doprava	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	Celkem
Přeprava zboží celkem (tun)	106 944 687	133 361 306	127 593 468	132 388 783	500 288 244
vnitrostátní	94 332 914	119 692 439	114 149 002	122 349 485	450 523 840
mezinárodní	12 611 774	13 668 867	13 444 465	10 039 298	49 764 404
Železniční nákladní doprava	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	Celkem
Přeprava zboží celkem (tun)	24 497 194	25 201 961	24 154 489	25 696 853	99 550 497
vnitrostátní	7 894 421	7 547 292	7 814 111	8 775 157	32 030 981
mezinárodní	16 602 773	17 654 669	16 340 378	16 921 696	67 519 516
Letecká nákladní doprava - např. pošta	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	Celkem
Obchodní přeprava zboží celkem (tun)	19 793	23 051	22 550	26 275	91 670
mezinárodní (odlety + přílety)	19 496	22 604	22 195	25 898	90 103
vnitrostátní	297	448	355	377	1476

Zdroj: Český statistický úřad, Ministerstvo dopravy ČR;
vlastní zpracování

4 Intermodální, kombinovaná a multimodální doprava

Nejrozšířenějším pojmem je multimodální doprava, dále pak intermodální doprava na úrovni procesů meziodvětvově orientované dopravy. Doprava kombinovaná je nejužším pojmem, který stanoví podíl a druh integrovaných doprav (smluvně, právně, manipulační jednotkou) v rámci celého procesu. Toto pojetí se shoduje s dokumenty schválenými Evropskou hospodářskou komisí OSN (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE), Evropskou konferencí ministrů dopravy (European Conference of Ministers of Transport, ECMT) a Evropskou komisí (European Commission, EC). (Lukoszová, & kolektiv, 2012); (Mission | UNECE, ©2023)

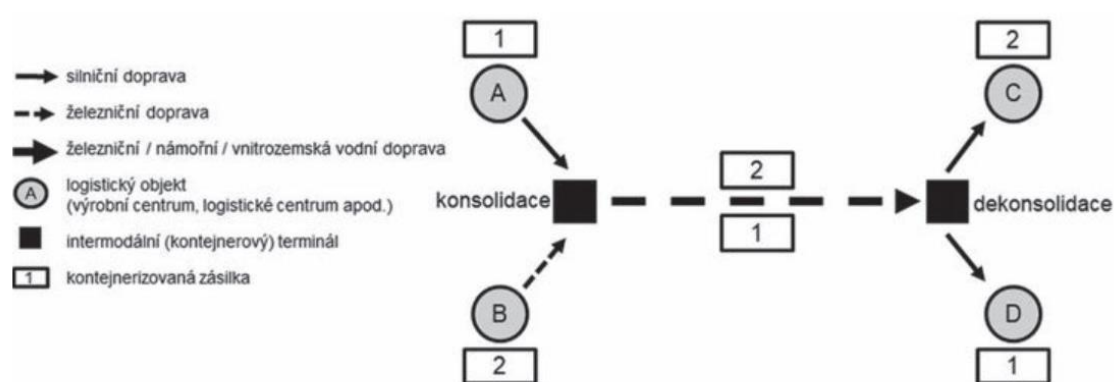
Jednotlivé přepravní systémy jsou vysvětleny následovně.

A) Intermodální přeprava

Intermodální přeprava je na úrovni mezinárodní přepravy zboží na střední a dlouhé vzdálenosti nejdůležitější částí multimodální přepravy. Jedná se přepravní proces, který je realizován s využitím **minimálně dvou různých oborů dopravy a zároveň bez manipulace se samotným nákladem při měnících se dopravních módech**. Přepravní proces je organizovaný pouze jedním operátorem, jednou smlouvou na celé trase a jednotnou cenou bez rozdílu na použitém druhu dopravního prostředku. (Lukoszová, & kolektiv, 2012); (Kolář, 2019)

- *Intermodální přeprava je multimodální přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce nebo silničním vozidle, která/které postupně užije různých druhů dopravy bez manipulace se samotným zbožím při měnících se druhích dopravy.* (Kombinovaná doprava, ©2016)

Obrázek 1 Intermodální přepravní řetězec



ZDROJ: *Intermodální přeprava se zvláštním zřetelem na její organizaci a řízení* (Kolář, 2019, p. 5)

Tento obrázek znázorňuje přepravní řetězec, ve kterém je využívána převážně kombinace silniční dopravy na kratší vzdálenosti a železniční dopravy na vzdálenosti velké. V tomto případě vznikají **konsolidační centra**, do nichž je z výchozích destinací dopravován náklad/zboží, který je následně nakládán do ucelených vlakových souprav. Vlakem je náklad dopraven do dekonsolidačního střediska, kde je roztříděn a opět naložen na nákladní automobily a dopraven do cílových destinací. (Gros, & kolektiv, 2016, p. 263)

V rámci intermodální přepravy hrají významnou roli **unifikované a standardizované přepravní jednotky (Intermodal Transport Unit – ITU)**, v nichž je daný náklad/zásilka po celou dobu uložen/a. Tyto jednotky tvoří jeden manipulovatelný celek, jehož obsah a ani celková hmotnost se během přepravy téměř nemění. Jde např. o uložení v kontejneru, výměnné nástavbě, silničním návěsu apod. (Kolář, 2019)

Příklady unifikovaných přepravních jednotek jsou:

ISO kontejner

- Jedná se o standardizované kontejnery, které mají ve většině případů stejnou šířku 8 stop (= 2438 mm), s kterou musí počítat všichni ostatní v logistickém řetězci. Šířka kontejneru vychází z maximální dovolené šířky běžného silničního vozidla.
- Zatímco šířka kontejneru je pevná, délka a výška se různí. Základní modely s označením 1 A, 1 C mají na výšku 2438 mm, modely 1AA a 1CC jsou vysoké 2591 mm a kontejner 1AAA je navržen s výškou 2896 mm.
- Nejčastěji se používají kontejnery typu 1 C o délce 20 stop (6 metrů) a 1 A o délce 40 stop (12 metrů). (Rozměry a stohování lodních kontejnerů, © 2022)
- Pro vyjádření objemu kontejneru 20' ISO 1 C se používá jednotka TEU – Twenty-foot Equivalent Unit. V intermodální přepravě, při využití oboru námořní dopravy, jsou nejčastěji používané tzv. rejské 40' kontejnery označované jako tzv. Forty-foot Equivalent Unit (FFE nebo FEU). Nestandardním (rejským) typem kontejneru je 45' kontejner. (Kolář, 2019)

Modalohr „ROAD ON RAIL“

- Jedná se o speciální železniční vagón, který je tvořen kloubovým podvalníkem a kloubovým spojem a umožňuje rychlou a bezpečnou překládku návěsů.
- Železniční vůz je konstruován jako nízko plošinový s otočnou platformou pro nájezd celé silniční návěsové soupravy. Platforma má úhel natočení 30 stupňů a tím je optimálně zajištěn nájezd na železniční vagón.
- V terminálu má přistavený vlak a jeho speciálně konstruované vagóny předem definovanou pozici. Přesnou pozici má i silniční tahač, který převezme nebo odevzdá návěs. Na železnici se převážejí pouze návěsy.
- Výhodou je, že každý vůz je nakládán samostatně, všechny vozy ve vlaku lze nakládat současně. Doba překládky je velmi krátká – celý vlak lze naložit návěsy za cca. 30-40 minut. (Railway System, 2016); (Nové technologie vnitrokontinentálních přeprav, ©2011); (Cempírek & Rathouský, & Jirásek, 2020)

Výměnná nástavba

- Výměnné nástavby představují unifikované a od dopravního prostředku snadno oddělitelné skříně, které se uplatňují především v silniční a železniční dopravě.
- Jejich vnitřní rozměry umožňují uložení a nakládku palet 800 x 1200 mm a 1000 x 1200 mm ve dvou řadách. Pokud je výměnná nástavba opatřena horními rohovými prvky, lze ji stohovat. V běžné praxi jsou však výměnné nástavby vyráběny z lehčích materiálů (aby bylo dosaženo co nejmenší hmotnosti), které nebývají konstrukčně způsobilé pro stohování. (Fakulta dopravní - ČVUT, 2008-2009)

B) Multimodální doprava

Jedná se o takový způsob dopravy, kde jsou zapojeny alespoň dva a více dopravních oborů zároveň, přičemž je po celou dobu veden jedním organizátorem na jeden vystavený dopravní dokument. Tato definice multimodální dopravy se opírá o třináct pravidel Konference OSN pro obchod a rozvoj (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD) a Mezinárodní obchodní komory (The International Chamber of Commerce, ICC), která byla vydána v roce 1992.

- *Multimodální přeprava je přeprava zboží nejméně dvěma různými druhy dopravy.*“ (Kombinovaná doprava, ©2016)

Pro ukázkou jsou následující pravidla 1 – 5 detailněji představena, zbylá pravidla 6 – 13 jsou pouze vypsána dle jejich názvu.

Výčet pravidel pro multimodální dopravu dle UNCTAD/ICC:

- **Pravidlo 1 – Použitelnost** – „Pravidla neplatí, pokud se na ně neodkazuje“; dále pravidlo říká – Pokud strany začlenily do své smlouvy pravidla, nesmějí se od pravidel odchýlit.
- **Pravidlo 2 – Definice** – V tomto pravidle jsou zahrnuty jednotlivé definice, které jsou důležité pro vytváření jednotlivých smluv o multimodální přepravě, např. *Multimodální přepravní smlouva (Multimodal transport contract)*⁴, *Multimodální přepravní dokument (Multimodal transport document, MT)*⁵, *Operátor multimodální dopravy (Multimodal transport Operator, MTO)*⁶ aj.
- **Pravidlo 3 - Průkaznost informací obsažených v multimodálních přepravních dokladech** – Informace v dokumentu MT jsou přímým důkazem toho, že MTO převzal odpovědnost za zboží, pokud není uvedeno jinak.
- **Pravidlo 4 – Odpovědnost provozovatele multimodální dopravy za zboží** – Zabývá se délkou odpovědnosti, dále odpovědností MTO za zaměstnance, agenty a další osoby a odpovědností provedení a obstarání všech úkonů nezbytných k zajištění dodání zboží.
- **Pravidlo 5 - Odpovědnost provozovatele multimodální dopravy za dodržení pravidel** – V tomto pravidle jsou definovány základní principy odpovědnosti, dále analyzuje zpoždění dodávky, přepočtení zpoždění na konečnou ztrátu, ochranu při přepravě po moři nebo vnitrozemských cestách a v neposlední řadě také posuzuje náhrady škody (Adoption of the UNCTAD/ICC Rules on Multimodal, 1992)

⁴ Jedná se o jednu smlouvu o přepravě zboží nejméně dvěma různými druhy dopravy. (Adoption of the UNCTAD/ICC Rules on Multimodal, 1992)

⁵ Jedná se o dokument, který dokládá smlouvu o multimodální přepravě a který lze zároveň nahradit zprávami o elektronické výměně dat. (Adoption of the UNCTAD/ICC Rules on Multimodal, 1992)

⁶ Jakákoliv osoba, která uzavře smlouvu o multimodální přepravě a převezme odpovědnost za její plnění jako dopravce. (Adoption of the UNCTAD/ICC Rules on Multimodal, 1992)

Dále už jen názvy jednotlivých pravidel:

- Pravidlo 6 - Omezení odpovědnosti provozovatele multimodální dopravy
- Pravidlo 7 - Ztráta práva provozovatele multimodální dopravy na omezení odpovědnosti
- Pravidlo 8 - Odpovědnost odesílatele
- Pravidlo 9 - Oznámení o ztrátě nebo poškození zboží
- Pravidlo 10 – Časový pruh
- Pravidlo 11 – Použitelnost pravidel na deliktní žaloby
- Pravidlo 12 - Použitelnost pravidel na provozovatele multimodální dopravy, agenty a další osoby, které zaměstnává
- Pravidlo 13 – Povinné právní předpisy (Adoption of the UNCTAD/ICC Rules on Multimodal, 1992)

V návaznosti na pravidla vydaná Konferencí OSN pro obchod a rozvoj (UNCTAD) byly vytvořeny vzorové multimodální konosamenty (dopravní dokumenty) pro multimodální dopravu např. organizací FIATA a BIMCO, viz dále.

Organizace FIATA (The International Federation of Freight Forwarders Associations) známá také pod českým názvem Mezinárodní federace zasílatelských svazů je nevládní členskou organizací, která zastupuje zasílatele přibližně ve 150 zemích. Organizace se zavázala zastupovat zájmy svých členů aktivním zapojením se do Světové obchodní organizace, agentur OSN a dalších mezinárodních organizací, dopravních organizací, globálních partnerů a vlád s cílem prosazovat a chránit jejich zájmy. (International Federation of Freight Forwarders Associations, © 2022)

FIATA na základě pravidel UNCTAD/ICC vydala **vzor multimodálního konosamentu FIATA FBL**, který je platný pro všechny druhy dopravy. Tento dokument může vystavovat pouze oprávněný zasílatel po náležitém splnění podmínek vyhlášených federací, z nichž nejvýznamnější je povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti provozovatele, operátora multimodální přepravy na úrovni dopravce. Konosament FIATA FBL je považován za plnohodnotný obchodovatelný dokument a plní funkci cenného papíru jako dispoziční dokument⁷. (Kalínská, & kolektiv, 2010); (Šubert, 2016)

Rovněž jedna z největších mezinárodních neziskových přepravních asociací zastupující majitele lodí (rejdaře) – organizace BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) neboli Baltská a mezinárodní námořní rada vydala v návaznosti na výše uve-

⁷ **Dispoziční dokument** – jedná se o dokument, který představuje vlastnictví ke zboží – plní funkci cenného papíru, což znamená, že pomocí dokladů tohoto typu může dojít k obchodování se samotným zbožím. (Šubert, 2016)

dená pravidla UNCTAD / ICC svůj **vzorový konosament multimodální dopravy** pod názvem Multimodal Transport Waybill (Multiwaybill 95 viz příloha). Tento dokument je vystavován pro legitimační funkci⁸. BIMCO zastupuje a pokrývá více než 60 % celosvětové flotily, která je sestavena z místních, globálních, malých a velkých společností. Jedná se o přepravní komunitu, která čítá přibližně 2 000 členů ve více než 130 zemích. (Kalínská, & kolektiv, 2010); (About us and our members, © 2023)

C) Kombinovaná doprava

Pro kombinovanou dopravu je typické využívání více módů dopravních prostředků takovým způsobem, aby větší část byla uskutečněna po železnici, moři či vnitrozemských vodních cestách a jen ta nejkratší část (svoz, konečná část) byla uskutečněna po silnici. Je to dáno z důvodu, že kombinovaná doprava na dlouhé vzdálenosti je levnější⁹ než výlučně přímá silniční přeprava, a dalším důvodem může být např. vyšší rychlost¹⁰ (vlaků), spolehlivost včasného dodání zásilky, úspora CO2 a celková šetrnost k životnímu prostředí. Základním pravidlem pro kombinovanou dopravu je to, že přepravovaný náklad je převážen v jedné a téže přepravní jednotce bez jakékoliv manipulace uvnitř dané jednotky. (Lochamnová, 2022); (Informace o kombinované dopravě, © 2023); (Kombinovaná doprava, ©2016)

Kombinovaná doprava je definovaná v právních předpisech ČR, ale také v technických normách. Ministerstvo dopravy ČR doporučuje používat definici dle ČSN 26 9375 „Terminologie kombinované dopravy“ (překlad terminologie z ECMT – European Conference of Ministers of Transport – Konference ministrů dopravy evropských států):

- „*Kombinovaná doprava je intermodální přeprava, kdy převážná část trasy se uskutečňuje po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo na moři a přičemž počáteční (svoz) anebo závěrečná část (rozvoz) probíhá po silnici a je zpravidla co nejkratší.* (Kombinovaná doprava, ©2016)

Z hlediska evropské legislativy se v současnosti řeší revize směrnice o kombinované dopravě z roku 1992 (tj. *Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States*), protože tehdejší norma již nevyhovuje dnešním požadavkům – viz např. European commission (2021), Pape (2019).

⁸ **Legitimační funkce** – nepředstavuje vlastnictví ke zboží, ale naopak legitimuje odesílatele ke změně přepravní smlouvy během přepravy do doby předání zboží příjemci. (Šubert, 2016)

⁹ Chocholáč et al. (2017) nicméně jako jednu z nevýhod kombinované dopravy uvádí právě její nákladnost ve srovnání s přímou silniční dopravou. Vybranými ekonomickými aspekty se také zabývají Říha a Dočkalíková (2021).

¹⁰ Evropská komise (2021) zmiňuje skutečnost, že na kratší a středně dlouhé vzdálenosti zůstává přímá silniční doprava nejen levnějším, ale také rychlejším řešením.

V souvislosti s kombinovanou přepravou se rozlišují dva druhy dopravy. Doprava doprovázená – řidič se přepravuje s vozidlem. Jde především o situace, kdy přepravní jednotkou jsou kamiony nebo tahače. Druhý způsob dopravy je doprava nedoprovázená – řidič se nepřevazuje s nákladem/zbožím. (Gros, & kolektiv, 2016)

5 Náklady spojené s dopravou

V dopravě či přepravě hrají významnou roli přepravní náklady, které se promítají do prodejních cen samotných výrobků. V některých případech se může jednat o podíl přepravních nákladů v celkové ceně okolo 5 %, ale u některých výrobků až o 30 %. Tento rozdíl je zapříčiněn výběrem módu dopravy, vzdáleností, množstvím přepravovaného nákladu, rychlostí, požadavky na dopravu extrémními rozměry nebo hmotností nákladu a v neposlední řadě také povahou přepravovaného nákladu (např. přeprava nebezpečného nákladu či přeprava zboží v kapalném či plynném stavu). (Gros, & kolektiv, 2016)

Náklady lze rozdělit na variabilní a fixní:

- A. Variabilní náklady** – jedná se o náklady, které se v závislosti na změně dané produkce buď snižují či zvyšují (např. v silniční přepravě v souvislosti s ujetými kilometry přímo úměrně vzrůstají náklady na palivo)
 - a. Lineární (proporcionální)** - variabilní náklady rostou přímo úměrně k počtu prováděných výkonů
 - b. Progresivní (nad proporcionální)** – variabilní náklady rostou v absolutní výši rychleji než objem prováděných výkonů
 - c. Degresivní (pod proporcionální)** – variabilní náklady rostou v absolutní výši pomaleji než objem prováděných výkonů

Důležitou poznámkou v případě variabilních nákladů je pojištění přepravovaného nákladu, které se konkrétně nedefinuje dle zvoleného přepravního módu, ale dle množství, hodnoty a dalších faktorů. (Gros, & kolektiv, 2016)

- B. Fixní náklady** – jedná se o náklady, které zůstávají v určitém intervalu stále konstantní (neměnné) a nereagují na změnu prováděných výkonů. V dlouhém období lze fixní náklady zvyšovat, ale pouze skokově ne úměrně. (Vochozka & Mulač, & kolektiv, 2012)

Při rozhodování o druhu dopravy hrají výše zmíněné náklady významnou roli v souvislosti s rozhodováním, jakým dopravním prostředkem bude zboží přepravováno k příjemci do dané destinace. V následující tabulce jsou charakterizovány jednotlivé druhy dopravy v návaznosti na výši potřebných fixních a variabilních nákladů. (Gros, & kolektiv, 2016)

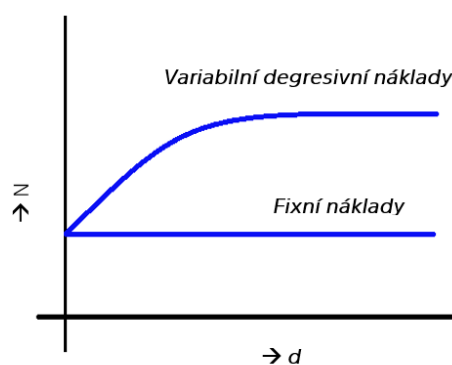
Tabulka 2 Fixní a variabilní náklady dle druhu dopravy

Druh dopravy	FIXNÍ NÁKLADY	VARIABILNÍ NÁKLADY
Železniční	VYSOKÉ (vozový park, železniční síť, železniční terminály)	RELATIVNĚ NÍZKÉ variabilní náklady (např. údržba, pracovní síla, energie/palivo)
Silniční	NÍZKÉ PŘÍMÉ fixní náklady (silniční síť jsou ve většině případů veřejné)	VYSOKÉ variabilní náklady (dálniční poplatky, pohonné hmoty, mzdy)
Vodní (námořní)	RELATIVNĚ VYSOKÉ fixní náklady (velké přepravní lodě, přepravní kontejnery)	MIMOŘÁDNĚ NÍZKÉ variabilní náklady (velká přepravovaná množství)
Letecká	VYSOKÝ PODÍL fixních nákladů (v souvislosti s velkými přepravními letadly)	EXTRÉMNĚ VYSOKÉ variabilní náklady (mzdy pilotů letadel – velmi vysoké ve srovnání např. se silniční dopravou, údržba, palivo, letištní poplatky atd.)

Zdroj: Velká kniha logistiky, str. 264

Kromě rozdílnosti jednotlivých nákladů hraje významnou roli také vzdálenost míst, mezi nimiž je zboží přepravováno, jeho množství společně s jeho hmotností a požadavky na manipulaci (nakládka, vykládka). Tyto skutečnosti se dají znázornit v grafu, kde na **ose y** jsou zachyceny **celkové náklady na dopravu** a na **ose x** je definovaná **vzdálenost**. **Fixní náklady** jsou po celou dobu konstantní, neboť vyjadřují např. odpisy. **Variabilní náklady** mohou reprezentovat např. spotřebu paliva. (Gros, & kolektiv, 2016)

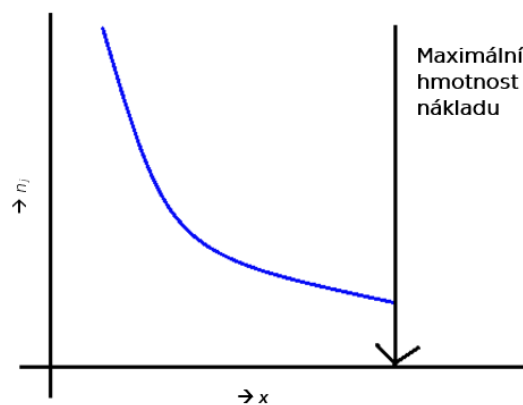
Graf 3 Celkové náklady na dopravu a vzdálenost



Zdroj: Velká kniha logistiky, str. 264

Dalším faktorem ovlivňujícím náklady na dopravu je **přepravované množství x**. Na grafu je zachycen typický průběh nákladu na přepravovanou jednotku n_j . Je zřejmé, že čím je vyšší podíl fixních nákladů, tím je pokles jednotkových nákladů rychlejší. Křivka končí v bodě maximální nosnosti dopravního prostředku. (Gros, & kolektiv, 2016)

Graf 2 Závislost jednotkových nákladů na vzdálenost



Zdroj: Velká kniha logistiky, str. 265

Klíčovým činitelem je pro vybrané druhy zboží také rychlost jeho dodání. Týká se to zásilek, které snadno podléhají zkáze – např. potraviny (Bortolini et al., 2016), trans-fúzní přípravky nebo krevní deriváty (Hemmelmayer et al., 2008).

6 Dokumenty v logistice

Dokumenty, které se vyskytují v přepravních systémech lze rozdělit podle několika kategorií. Jedním z nich může být, zda se s daným dokladem dá obchodovat či nikoliv, dále lze dokumenty rozdělit podle jednotlivých dopravních oborů. V této kapitole jsou popsány i ostatní velmi důležité listiny v logistice.

Jednotlivé doklady jsou blíže specifikovány v následujících podkapitolách, na závěr je uvedena přepravní smlouva.

6.1 Dokumenty dle možnosti obchodovatelnosti

V této podkapitole jsou dokumenty rozděleny podle možnosti obchodovatelnosti, která říká, zda daný dokument slouží pouze k legitimaci (prokázání) či pomocí daného dokladu může dojít i k obchodování. V této souvislosti se rozlišují dva základní druhy – dispoziční a legitimační doklad. (Šubert, 2016)

- **Dispoziční doklady** – jedná se o doklady, které představují vlastnictví ke zboží, jinými slovy plní funkci cenného papíru, což znamená, že pomocí dokladů tohoto typu může dojít k obchodování se samotným zbožím. Mohou být vystavovány třemi možnými způsoby: na řad, na jméno a na doručitele.
 - např. konosament/náložný list (v námořní či vodní vnitrozemské dopravě), konosament multimodální přepravy vydaný oprávněným zasílatelem FIATA FBL, skladištní list (warrant), vydací list (delivery order) (Šubert, 2016)
- **Legitimační doklady** – doklady, které jsou neobchodovatelné, nepředstavují vlastnictví ke zboží, ale naopak legitimují odesílatele ke změně přepravní smlouvy během její přepravy do doby jejího předání příjemci.
 - Dokumenty tohoto charakteru obsahují základní přepravní údaje:
 - označení odesílatele a příjemce
 - místo odeslání a určení
 - obsah zásilky
 - hodnotu zásilky
 - v zavislosti na typu dopravy
 - např. nákladní list v železniční dopravě – podle pravidel CIM nebo SMGS, nákladní list CMR v mezinárodní silniční dopravě, letecký nákladní list AWB v letecké dopravě – vystavený podle Úmluvy Montreal, námořní list SEA WAYBILL, nákladní list ve vnitrozemské vodní dopravě FCR. (Šubert, 2016)

6.2 Převravní dokumenty

V této podkapitole jsou charakterizovány nákladní listy (jedná se o dokumenty legitimáční povahy) podle jednotlivých módů dopravy a námořní konosament B/L a říční konosament, které jsou zařazeny do kategorie dispozičních dokladů.

6.2.1 Mezinárodní dopravní nákladní list CMR

Silniční nákladní list je doklad obsahující podrobnosti o mezinárodní silniční přepravě zboží, který byl vytvořen na základě Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR – Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) v Ženevě v roce 1956 Mezinárodní silniční unií (IRU – International Road Transport Union). Nákladní list dle své povahy není považován za obchodovatelný cenný papír, ale pouze zmocňuje odesílatele, aby měl zboží během přepravy k dispozici. (Dodatečné celní doklady, ©2022)

Nákladní list je vystavován ve třech původních vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem. První (červené) vyhotovení nákladního listu obdrží odesílatel, druhé (modré) doprovází zásilku a třetí (zelené) si ponechá dopravce. Pokud je nezbytné zásilku naložit na několik vozidel, má odesílatel nebo dopravce právo žádat o vystavení tolika nákladních listů, kolika vozidel má být použito. (11/1975 Sb. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), © 2010); (Dodatečné celní doklady, ©2022)

Nákladní list by měl obsahovat následující údaje:

- a) místo a datum vystavení,
- b) jméno a adresu odesílatele,
- c) jméno a adresu dopravce,
- d) místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení,
- e) jméno a adresu příjemce,
- f) obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu; u věcí nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení,
- g) počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla,
- h) hrubou váhu zásilky nebo jiným způsobem vyjádřené množství zboží,
- i) náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření smlouvy až do vydání zásilky),
- j) pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání,
- k) údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením této Úmluvy. (11/1975 Sb. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), © 2010)

6.2.2 Mezinárodní železniční nákladní listy CIM a CIM / SMGS

Železniční nákladní list (CIM – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční nákladní přepravě) je doklad požadovaný pro přepravu zboží po železnici. Je upraven Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě z roku 1980 (COTIF-CIM). Tento

nákladní doklad slouží jako důkaz o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, a i o převzetí zboží dopravcem. Nákladní list vždy musí být vyplněn jedním nebo několika jazyky, přičemž alespoň jeden z těchto jazyků musí být němčina, angličtina nebo francouzština. Odesílatel a dopravce se můžou dohodnout ve zvláštních případech na něčem jiném. Pro zásilky, které podléhají Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID), se mohou styčné státy o zásilce dohodnout také jinak. Vyhotovení a předání dokumentů by mělo probíhat ve vhodné písemné formě, ale v současné době se již dává přednost elektronickým prostředkům jako je internet nebo e-mail. (Průvodce nákladním listem CIM/SMGS, 2019)

Mezinárodní železniční výbor: www.cit-rail.org

Mezinárodní železniční nákladní listy CIM / SMGS

Nákladní list CIM/SMGS je mezinárodní přepravní doklad, který se používá od 1. září 2006 pro usnadnění přeprav **Východ – Západ** a opačně. Vznikl na základě dvou přepravních právních předpisů, kdy jedno platilo *pro západní země* (Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)/Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční nákladní přepravě (CIM) a druhé právo *platilo v zemích SNS¹¹ a některých dalších evropských a asijských státech*. (Helena Bartáková, 2010)

Použití společného nákladního listu CIM/SMGS přineslo následující výhody:

1. Zrychlila se přeprava
 2. Zkvalitnil se přepravní proces – zabraňuje vzniku chyb při přepisu.
- (CIM/SMGS , ©2023)

U nákladního listu CIM/SMGS jsou názvy sloupců tisknuty ve dvou nebo třech jazycích, přičemž jedním z těchto jazyků musí být ruština, dalším němčina, angličtina nebo francouzština. Při přepravách do/z Čínské lidové republiky se tisknou názvy sloupců doplnkově v čínštině. (Průvodce nákladním listem CIM/SMGS, 2019)

¹¹ **SNS** = Společenství nezávislých států; je regionální mezivládní organizace ve východní Evropě a Asii. Byla založena po rozpadu Sovětského svazu v roce 1991 a zahrnuje 9 z jeho 15 bývalých svazových republik. Sídlem organizace je Minsk. (SNS - Společenství nezávislých států, © 2019 - 2023)

6.2.3 Letecký nákladní list AWB

V letecké nákladní dopravě je základním přepravním dokumentem Letecký nákladní list AWB (Air Waybill). Jedná se o neobchodovatelný dokument, který je vyžadován pro každou leteckou nákladní zásilku v minimálním počtu 8 kopií. Letecký nákladní list musí být vyplněn správně a čitelně, aby nedošlo k chybám. Odesílatel je odpovědný za platnost všech údajů na Leteckém nákladním listu a odpovídá za případné škody vzniklé v důsledku nesprávných údajů. (IATA - Air Cargo Tariffs and Rules, ©2023)

Standardní letecký nákladní list IATA je specifický typ leteckého nákladního listu, který používají dopravci Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA). Obecně obsahuje standardní podmínky stanovené ve Varšavské úmluvě (Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu ze dne 12. října 1929). (Dodatečné celní doklady, ©2022)

6.2.4 Námořní konosament B/L

Průkazní listinou o existenci přepravní smlouvy u námořní liniové dopravy je konosament (náložný list) B/L (Bill of Lading). Tento dokument je převoditelný obchodovatelný papír k danému zboží, obsahuje údaje o zboží, plavidle a přístavu určení. Znázorňuje přepravní smlouvu a převádí vlastnické právo ke zboží – držitel nákladního listu je vlastníkem zboží. Bývá zpravidla vystavován ve třech kopiích, počet kopií musí být v dokumentu uveden. Pokud je náložný list ztracen nebo poškozen, je dopravce povinen vystavit odesílateli nový s vyznačením, že jde o náhradní dokument. Náložný list je dále potvrzením o příjmu zboží „Shipped on Board“ - „zboží naloděno“ nebo potvrzením o „Received for Shipment“ – „zboží převzato k nalodění“. Listina o převzetí zboží k nalodění se po uskutečnění nalodění může změnit na palubní náložný list tím způsobem, že se na něm po provedeném nalodění vyznačí datum, jméno lodi, jméno přístavu a podpis představitele lodi. (Novák, & Kolář, 2015)

6.2.5 Říční konosament

Říční konosament je obdobou konosamentu, který se používá v námořní dopravě. Na základě tohoto dokumentu je dopravce povinen vydat oprávněné osobě zboží. Taktéž se vydává: na řad, na jméno a doručitele. Více informací v podkapitole *6.2.4 Námořní konosament B/L*.

6.3 Ostatní významné dokumenty v logistice

V této části jsou charakterizovány doklady související s celním řízením, doklady, které potvrzují naložení daného nákladu do přepravního prostředku, dokumenty popisující všechny informace o zásilce a v neposlední řadě významný certifikát, který zaručuje kupujícímu určitou kvalitu zboží.

6.3.1 Osvědčení o původu zboží (EUR)

Jedná se o mezinárodní obchodní dokument, který dosvědčuje, že dané zboží v dané zásilce pochází z určité země nebo území. Tento doklad musí být přiložen k celnímu dovoznímu prohlášení, pokud je předkládán celnímu orgánu EU. Na základě dokumentu o původu zboží se rozhoduje, jak s daným zbožím bude zacházeno.

V této souvislosti se rozlišuje:

- preferenční původ zboží – umožňuje, aby se na zboží vztahovalo snížené nebo nulové clo, pokud je dováženo ze země mimo EU, se kterou EU uzavřela preferenční dohodu¹²
- nepreferenční původ zboží – země původu zboží nespĺňuje podmínky pro preferenční zacházení (Pravidla původu , 2022)

Existuje několik druhů osvědčení o původu zboží, které jsou určeny preferenční dohodou: EUR.1, EUR.2, EUR-MED a FORM A. (Celní správa ČR, 2023)

6.3.2 Jednotná celní deklarace

Jedná se o dokument, který se často vyskytuje pod zkratkou JSD (Jednotná správní deklarace) a na základě, kterého se zboží pouští do celního režimu při dovozu zboží do České republiky nebo při vývozu z Evropské unie. Dokument je vyplňován deklarantem. Jedná se o právnickou či fyzickou osobu, která tento dokument podává na celní řízení. Podklady pro vyplnění tohoto dokumentu jsou k dispozici na webových stránkách Celní správy ČR, kde příručky jsou rozdělené na vývoz a dovoz zboží. (Nová verze příručky pro vyplňování JSD, 2013); (Kalínská, & kolektiv, 2010)

6.3.3 Náložný list

Ložný list nebo nákladní list je součástí přepravních dokladů každé přepravy. Pomocí ložného listu lze zkontrolovat, zda je náklad dostatečně zajištěn a zda je dopravní prostředek pro přepravu vhodný. To je důležité zejména v případě nehody nebo poškození nákladu. Náložný list představuje také potvrzení o převzetí zásilky, jedná se o cenný papír, s kterým je spojeno právo na vydání zásilky dopravcem v souladu s obsahem náložného listu. Tento dokument lze vydat: na jméno, na řadu nebo na doručitele. (Loading list | consignment note, © 2023); (Nový občanský zákoník - Předpis č. 89/2012 Sb. - Náložný list, © 1997)

¹² **Preferenční obchodní dohody** jsou uzavírány za účelem usnadnění obchodu mezi jednotlivými aktéry. Tyto dohody jsou uzavírané v souladu s pravidly Světové obchodní organizace (WTO). Tyto obchodní dohody mají ve většině případů **celní podobu**, kdy dochází k vytvoření jednotného celního prostoru na území účastníků dohody a spolu s tím dochází k odstranění cel a dalších úprav omezujících či nepříznivě ovlivňujících vzájemný obchod mezi účastníky dané dohody. (Preferenční obchodní vztahy EU s třetími zeměmi, © 2005)

6.3.4 Balicí list

Balicí list obsahuje všechny údaje o zásilce, kde je každý druh zboží zapsán zvlášť. Informace o zboží zahrnují váhu, rozměry ale i další podrobnosti o obsahu. Balicí list by měl být připojen k vnější části balíku a jedna další kopie by měla být přidána dovnitř. (Packing List (PL), 2023)

6.3.5 Certifikát o kvalitě

Certifikát kvality, který je vystavený prodávajícím, zajišťuje kupujícímu určitou kvalitu u kupovaného zboží.

6.4 Přepravní smlouva

Přepravní smlouva se uzavírá mezi dvěma účastníky: dopravcem a odesílatelem (při přepravě věcí). V českém právu je tato smlouva zakotvena v Občanském zákoníku a je rozdělena na přepravu osob, věcí, zavazadel a zvířat. Přeprava věci je popsána v paragrafech § 2555–2558. (Nový Občanský zákoník - Díl 7 - Závazky ze smluv o přepravě , © 1997)

Přeprava věci – Základní ustanovení

§ 2555

- (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.

(Nový Občanský zákoník - Díl 7 - Závazky ze smluv o přepravě , © 1997)

7 Obchodní podmínky INCOTERMS

Incoterms jsou označovány jako Mezinárodní obchodní podmínky, které jsou vydávány Mezinárodní obchodní komorou (International Chamber of Commerce, ICC). Poprvé byly publikovány v roce 1936. Tato pravidla poskytují mezinárodně uznávané definice a pravidla výkladu pro obchodní podmínky používané ve smlouvách o prodeji zboží. Hlavním posláním těchto podmínek je pomáhat obchodníkům vyhnout se nákladným nedorozuměním pomocí toho, že jasně stanoví, jaké úkoly, náklady a rizika jsou spojena s kupujícím a prodávajícím. Incoterms tedy přesně uvádějí, kdy přecházejí náklady a rizika prodávajícího na kupujícího. Existuje jedenáct přesně definovaných podmínek, z nichž sedm je definováno pro jakýkoliv způsob dopravy (silniční, železniční, námořní a letecká) a čtyři podmínky jsou určeny konkrétně pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu. Jednotlivá pravidla jsou uváděna ve zkratkách z anglických názvů. (Incoterms® 2020, 2022); (Thompson, 2020)

Od 1. ledna 2020 vešla v platnost upravená, revidovaná pravidla INCOTERMS 2020, která nahradila podmínky z roku 2010. Aktuální pravidla, která se týkají této diplomové práce, jsou charakterizována v následujících oddílech a zbylé podmínky jsou umístěny do přílohy.

7.1 Skupina F (Main carriage not paid by seller)

V této skupině jsou definována tři pravidla, která říkají, že hlavní část přepravy je hrazena kupujícím. Proávající (odesílatel) zajistí dopravu zboží k přepravci, kterého si sám určí kupující (příjemce).

a. FCA (Free Carrier) – Vyplaceně dopravci

- Proávající zajistí přepravu na dohodnuté místo přepravci, kterého určil kupující. Od tohoto okamžiku je přeprava a veškeré poplatky záležitostí kupujícího (příjemce).
- Dále je v pravidle řečeno, že pokud to daná situace vyžaduje, prodávající musí celně odbavit zboží pro vývoz.
- Toto pravidlo může být použito pro jakýkoliv způsob dopravy a zároveň v případech, kdy je použit více než jeden způsob dopravy. (Šubert, 2016); (Thompson, 2020)

b. FAS (Free Alongside Ship) – Vyplaceně k boku lodi

- Pravidlo lze aplikovat pouze v případě použití námořní či vnitrozemské lodní dopravy.
- Proávající splní svou povinnost dodání, když dané zboží dopraví k boku lodi jmenované kupujícím v předem stanoveném přístavu nalodění.
- Od této chvíle už je přeprava a veškeré poplatky na kupujícího – to znamená, že naložení nákladu na loď je už záležitost kupujícího. (Šubert, 2016); (Thompson, 2020)

c. *FOB (Free on Board) – Vyplaceně lodí*

- Pravidlo lze aplikovat pouze v případě použití námořní či vnitrozemské lodní dopravy.
- Prodávající má povinnost dodat zboží na palubu lodi, která je vybrána kupujícím ve sjednaném přístavu k nalodění.
- Riziko za ztrátu anebo poškození zboží přechází na kupujícího až v momentě, kdy je zboží dodáno na palubu lodi, a kupující nese veškeré náklady do tohoto okamžiku. (Šubert, 2016); (Thompson, 2020)

7.2 Skupina C (Main carriage paid by seller)

Ve skupině C jsou zahrnuta čtyři pravidla, z nichž dvě jsou definována pouze pro námořní či vnitrozemskou vodní dopravu. Jedná se o CIF a CFR, zbylá dvě CPT a CIP jsou aplikovatelná pro jakýkoliv druh dopravy včetně využití více dopravních prostředků. Hlavní náplní těchto pravidel je, že hlavní část dopravy je hrazena prodávajícím.

d. *CFR (Cost and Freight) – Náklady a přepravné*

- Pravidlo lze aplikovat pouze v případě použití námořní či vnitrozemské lodní dopravy.
- Prodávající splní svou povinnost dodáním naložením zboží na palubu lodi.
- Přejed rizika za ztrátu anebo poškození zboží přechází na kupujícího dodáním zboží na palubu lodi.
- Prodávající musí uzavřít smlouvu o přepravě a uhradit náklady na přepravu potřebné k dopravení zboží do ujednaného místa určení.
- Prodávající nezajišťuje kompletní pojištění zásilky. (Šubert, 2016); (Thompson, 2020)

e. *CIF (Cost, Insurance and Freight) – Náklady, pojištění a přepravné*

- Pravidlo lze aplikovat pouze v případě použití námořní či vnitrozemské lodní dopravy.
- Prodávající splní svou povinnost dodáním naložením zboží na palubu lodi.
- Přejed rizika za ztrátu anebo poškození zboží přechází na kupujícího dodáním zboží na palubu lodi.
- Prodávající je povinen sjednat přepravní smlouvu a hradit náklady a přepravné potřebné k dodání zboží do sjednaného přístavu.
- Prodávající je zároveň povinen sjednat pojištění krycí riziko kupujícího za ztrátu nebo poškození zboží během přepravy. (Šubert, 2016); (Thompson, 2020)

8 Nebezpečné věci

Dle zákona č. 111/1994 Sb. - Zákon o silniční dopravě; část III – Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě jsou nebezpečné věci definovány podle paragrafu §22 následovně: „*Nebezpečné věci jsou látky a předměty, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí*

nebo ohroženo životní prostředí.“ (Zákon č. 111/1994 Sb. - Zákon o silniční dopravě, © 2010)

V návaznosti na tuto definici jsou v následující podkapitole popsány jednotlivé třídy nebezpečnosti, podle kterých se rozlišují jednotlivé vlastnosti nebezpečných věcí. V druhé části této kapitoly je specifikován Kemlerův kód a UN kód, kterými se označuje nebezpečný náklad při přepravě.

8.1 Klasifikace tříd nebezpečnosti

Za účelem bezpečného skladování a přepravy nebezpečného zboží byl vytvořen: **Mezinárodní systém klasifikace**, který se skládá z 9 tříd, z nichž jednotlivé skupiny zahrnují následující: 1. třída zahrnuje munice a výbušniny, 2. třída plyny, 3. třída hořlaviny tekuté, 4. třída hořlaviny pevné, látky náchylné k samovolnému vznícení, látky, které ve styku s vodou vylučují hořlavé plyny, 5. třída oxidační a organické látky, 6. třída toxické a infekční látky, 7. třída radioaktivní materiál, 8. žíravé látky, 9. různé nebezpečné látky a předměty. Munice a výbušniny musejí být do jednotlivých tříd přiřazeny v souladu se STANAG 4123 – AASTP – 3. Jedná se bezpečnostní příručku pro klasifikaci nebezpečnosti vojenské munice a výbušnin, která byla vydaná Severoatlantickou aliancí – NATO. (Zásady bezpečnosti pro přepravu vojenské munice a výbušnin, © 2023)

8.1.1 Třída 1 – výbušné látky a předměty

V tomto oddíle je detailněji popsána 1. třída nebezpečnosti – jaké látky a předměty jsou zde zařazeny a pak jednotlivé podtřídy podle typu nebezpečí, které může nastat v případě havárie.

Do této skupiny se řadí:

1. **Výbušné látky** (tuhé, kapalné nebo směsi látek)
2. **Pyrotechnické látky**
3. **Výbušné předměty**, které obsahují jednu nebo více výbušných nebo pyrotechnických látek.
4. **Látky a předměty výše nejmenované**, které byly vyrobeny k vyvolání praktického výbušného nebo pyrotechnického účinku (Ministerstvo dopravy ČR, 2019)

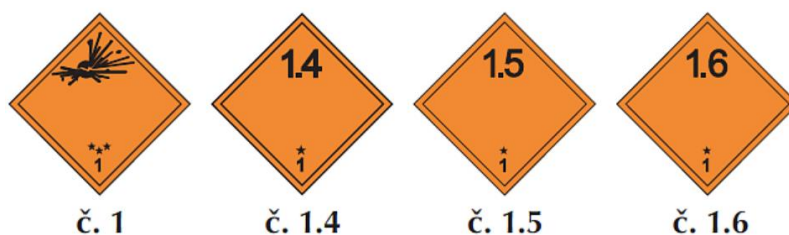
- **Třída nebezpečnosti 1.1**

- Tato třída zahrnuje látky a předměty, u kterých v případě havárie hrozí **hromadný výbuch**, při němž dochází k okamžité detonaci celého nákladu.
- *Detonace* = chemická reakce, která probíhá podzvukovou rychlostí na povrchu (ve výbušnině) a při níž se uvolňují horké plyny za vysokého tlaku, což rychle a prudce narušuje okolí a šíří rázovou vlnu nadzvukovou rychlostí.

- **Třída nebezpečnosti 1.2**
 - Látky a předměty, u kterých hrozí **nebezpečí rozletu**, ale ne již hromadný výbuch.
 - Exploze vede k tomu, že předměty hoří a explodují postupně. Střepiny, zbytky hoření a nevybuchlá munice může být vymršťována ve značném množství do různé vzdálenosti.
 - malé fragmenty, střední vzdálenost doletu – např. střely a náboje ráže od 20 do 60 mm
 - velké fragmenty, velká vzdálenost doletu – např. střely a náboje ráže nad 60 mm, rakety a raketové motory
- **Třída nebezpečnosti 1.3**
 - Látky a předměty, kterým **hrozí nebezpečí požáru**, ale mají malé nebezpečí výbuchu, malé nebezpečí rozletu a nehrozí hromadný výbuch.
 - Tato skupina zahrnuje takové látky a předměty, které produkují značné množství sálavého tepla a zapalují se postupně. Elementy mohou vybuchovat, ale nevytváří nebezpečné střepiny.
- **Třída nebezpečnosti 1.4**
 - Tato skupina nepředstavuje žádné nebezpečí, jelikož zahrnuje munice a výbušniny, které jsou **nebezpečné pouze mírným hořením**. Jednotlivé hrozby jsou omezeny ve velké míře pouze na obal.
- **Třída nebezpečnosti 1.5**
 - V této skupině jsou zahrnuty velmi necitlivé látky, které **mohou** při havárii **dosáhnout velmi nebezpečného hromadného výbuchu**.
 - Necitlivé látky jsou takové látky, u kterých je velmi malá pravděpodobnost vyvolání nebo přechod z hoření do detonace – za normálních podmínek.
- **Třída nebezpečnosti 1.6**
 - V této skupině jsou zahrnuty extrémně necitlivé látky, kterým nehrozí masivní hromadný výbuch. (Pivko, 2018)

Na následujícím obrázku jsou znázorněny třídy nebezpečnosti, které byly popsány v předešlém odstavci. Látky a materiály by vždy měly být označeny informativními značkami.

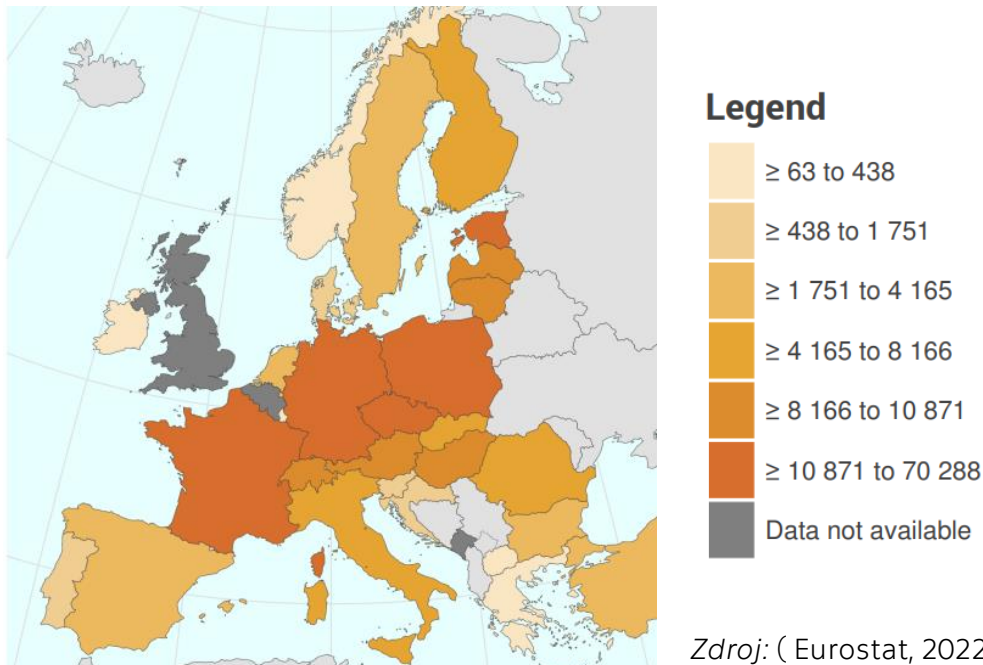
Obrázek 4 Třída 1 - Informativní značení



Zdroj: (Kemler a UN – označování nebezpečných látek při silniční přepravě, 2012)

Přeprava nebezpečného materiálu (zahrnuje všechny klasifikační skupiny) v Evropě v roce 2021 je znázorněna na následujícím obrázku. Přeprava nebezpečného materiálu je vyjádřena na tisíce tun. Data jsou převzata z Eurostatu.

Obrázek 5 Přeprava nebezpečného nákladu v Evropě 2021



8.2 Značení nebezpečného nákladu

Nebezpečné věci podléhají předpisům o přepravě, pracovištích, skladování, ochraně spotřebitele a životního prostředí, aby se zabránilo nehodám osob, majetku, poškození životního prostředí, jiného zboží atd. Aby byl zajištěn soulad mezi všemi módy dopravy, vyvinula Organizace spojených národů mechanismy pro harmonizaci kritérií klasifikace nebezpečnosti a komunikačních nástrojů a pro přepravní podmínky pro všechny druhy dopravy. Značení nebezpečného nákladu podléhá značení dle Kemlerova kódu (identifikační čísla nebezpečnosti), UN Kódu, který přiřazuje k jednotlivým nebezpečným látkám identifikační kód a dále kosočtvercovými tabulemi upozorňujícími na třídu nebezpečnosti. Vše je detailněji popsáno v následujících podkapitolách. (Dangerous Goods | UNECE, © 2022)

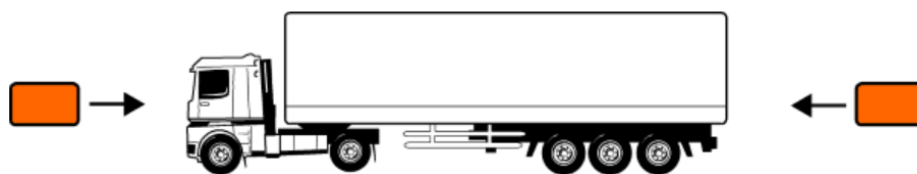
8.2.1 Značení dopravních jednotek a kontejnerů

Při přepravě nebezpečného zboží musí být vždy vozidla či dopravní jednotky označena dvěma obdélníkovými tabulkami oranžové barvy (v případě silniční přepravy) či dalšími velkými bezpečnostními značkami, které by měly být připevněny ve svislé rovině na viditelném místě v přední a zadní části přepravní jednotky. Tato povinnost vyplývá z dohod jednotlivých mezinárodních úmluv pro jednotlivé módy dopravy v případě přepravy nebezpečného nákladu viz kapitola 10 *Pravidla pro přepravu nebezpečných věcí a látek*.

8.2.2 Popis oranžových tabulek

Další prvky, které upozorňují na přepravu nebezpečného nákladu jsou oranžové desky, které jsou určené pro silniční přepravu. Tyto desky musí být reflexního charakteru a současně musí být vyrobeny z materiálu odolného vůči veškerým vlivům (např. povětrnostním) a zároveň musí vydržet minimálně 15 minut na přímém ohni na držáku bez ohledu na to, v jaké poloze se nachází. Dále musí tabulky splňovat předepsané souřadnice barevnosti, koeficient jasu odrážející barvy a koeficient odrazové svítivosti. Velikost značky je 400 x 300 mm, přičemž musí být lemována černým okrajem o tloušťce 15 mm a současně může být uprostřed oddělena vodorovnou černou čarou o šířce 15 mm. V případě, že velikost konstrukce vozidla neumožňuje umístit značku o této velikosti, existuje zmenšená verze 300 x 120 mm, 10 mm pro černý okraj. (Ing. Pavel Konečný, 2021)

Obrázek 6 Ukázka použití upozorňujících prvků



Zdroj: (Ing. Pavel Konečný, 2021); www.dlprofi.cz

1. Identifikační číslo nebezpečnosti – KEMLERŮV KÓD

V horní části značky je umístěno tzv. identifikační číslo nebezpečnosti, které je složeno z černých číslic o velikosti 100 mm a o tloušťce zdvihu 15 mm. Je tvořeno dvěma nebo třemi číslicemi. První číslice vyjadřuje hlavní nebezpečí, druhá či třetí sděluje informace o nebezpečí vedlejším. V případě zdvojení číslic jde o stupňovité nebezpečí dané látky. (Ing. Pavel Konečný, 2021)

Obecně platí, že čísla označují následující typy nebezpečí:

- 2** Uvolnění plynu v důsledku tlaku nebo chemické reakce
- 3** Hořlavost kapalin (par) a plynů nebo samo-zahřívající se kapaliny
- 4** Hořlavost pevných látek nebo samo-ohřevných pevných látek
- 5** Oxidační účinek (podporuje hoření)
- 6** Toxicita, jedovatost, riziko infekce
- 7** Radioaktivita
- 8** Žíravost
- 9** Riziko spontánní prudké reakce (United Nations, 2010)

Pokud je před identifikačním číslem písmeno „X“, znamená to, že látka bude nebezpečně reagovat s vodou. Lze-li vyjádřit nebezpečí dané látky pouze jednou číslicí, dává se za ní na druhé místo dodatková číslice „0“. (Ing. Pavel Konečný, 2021)

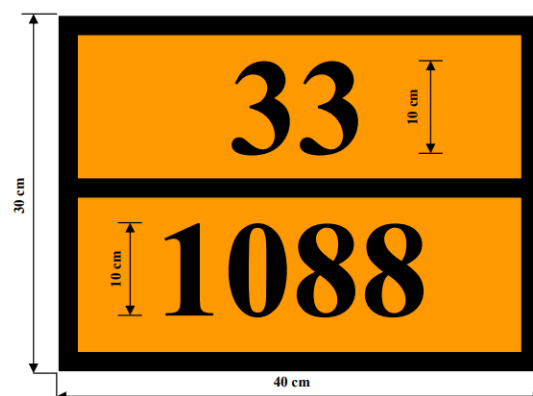
2. Identifikační číslo látky – UN KÓD

UN kód je čtyřmístné číslo, které je uvedeno ve spodní části tabule. V současné době byl tento kód přiřazen více než 3 000 látkám nebo směsím a je veden v registru nebezpečných látek OSN. (UN kód, ©2022)

Na následujícím obrázku je ilustrováno, jak by měl oranžový panel vypadat včetně popisu rozměrů. Tato konkrétní tabule nám říká, že je přepravována látka Acetal:

- 33 – Lehce hořlavá kapalina
- 1088 – Acetal

Obrázek 7 UN kód a Kemlerův kód



Zdroj: (United Nations, 2010)

9 Balení nebezpečného nákladu

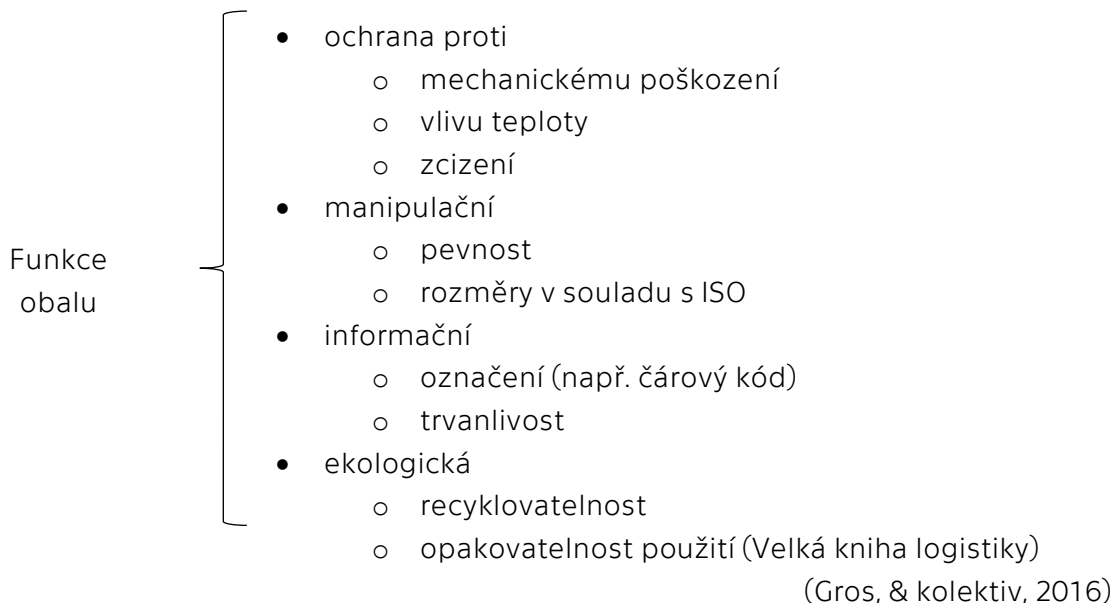
Existuje mnoho definic pro pojem „obal“. Jedna z nich zní následovně: „Obal jako prostředek nebo soubor prostředků chránící materiál před ztrátou a před poškozením, které by během manipulace, přepravy, skladování či prodeje (předvedení, nabídky) mohl utrpět nebo způsobit.“ (Gros, & kolektiv, 2016, p. 373)

Obal a jeho funkce je také ukotvena v zákoně č. 477/2001 Sb. **Zákon o obalech**, kde je obal charakterizován následovně: „výrobek zhotovený z materiálu jakékoli povahy a určený k promutí, ochraně, manipulaci, dodávce, popřípadě prezentaci výrobku nebo výrobků určených spotřebiteli nebo jinému konečnému uživateli, jestliže má zároveň:

1. v místě nákupu tvořit prodejní jednotku pro spotřebitele nebo jiného konečného uživatele (dále jen "**prodejní obal**"),
2. v místě nákupu tvořit skupinu určitého počtu prodejních jednotek, ať již je tato skupina prodávána spotřebiteli nebo jinému konečnému uživateli, anebo slouží pouze jako pomůcka pro umístění do regálů v místě prodeje a může být z výrobku odstraněna, aniž se tím ovlivní jeho vlastnosti (dále jen "**skupinový obal**"), nebo
3. usnadnit manipulaci s určitým množstvím prodejních jednotek nebo skupinových obalů a usnadnit jejich přepravu tak, aby se při manipulaci a přepravě zabránilo jejich fyzickému poškození (dále jen "**přepravní obal**");“ (477/2001 Sb. Zákon o obalech, © 2010)

9.1 Funkce obalu

Obal je nezbytnou součástí každého výrobku. Jeho funkce se dají rozdělit do čtyř kategorií: ochranná, manipulační, informační a ekologická. Jednotlivé funkce jsou detailněji rozepsány v následujícím odstavci.



9.2 Značení, symboly a znaky na obalech munice

Podle Českého obranného standardu – Identifikační značení vojenské munice (Praha 2020), který je vydáván Ministerstvem obrany ČR, jsou muniční obaly rozděleny do třech kategorií.

Obaly jsou definovány následovně:

- **vnitřní obal** je takový obal, který bezprostředně obsahuje munici
 - **vnější obal** jedná se o standardní obal, který se používá pro přepravu a skladování
 - **mezi-obal** je jakýkoliv obal mezi vnitřním a vnějším obalem
- (Identifikační značení vojenské munice, 2020)









Základním odstínem pro obaly munice je stanoven odstín číslo 6003 nebo 6014 (jedná se o odstíny tmavě zelené barvy) podle barevné vzorkovnice RAL 840-HR. V některých případech může technická dokumentace pod konkrétní výrobky stanovit jiné zbarvení. Důležitou podmínkou v tomto případě je, že barevné kódování nesmí narušit význam barevného kódování podle *Českého obranného standardu – Identifikační značení vojenské munice (Praha 2020)*.

Minimální značení, symboly a znaky na všech obalech

Na všech obalech vždy musí být uvedeno několik důležitých informací o dané munici. Jednotlivé značení, symboly a znaky jsou popsány v následujících odrážkách.

- **Druh střely** se vyznačuje příslušným symbolem – základní a kombinovaná střela; v následující tabulce jsou pro představu znázorněny některé ze symbolů

Obrázek 8 Druh střel a jejich symbol

Základní malorážní střela		Kombinovaná malorážní střela	
Druh střely	Symbol	Druh střely	Symbol
Kulová		Průbojná zápalná	
Svítící		Průbojná svítící	
Průbojná		Průbojná zápalná svítící	
Zápalná		Zápalná svítící	

Zdroj: (Identifikační značení vojenské munice, 2020);
vlastní zpracování

- **Množství střeliva**, které je v obalu, se vyjadřuje číslicemi
- **Ráže nábojů** – jedná se o charakteristiku celého náboje, vyznačuje se číslicemi a písmeny
- **Výrobní série** je vždy na vnějším obalu jako jediná podtržená
- **Značka konstrukčního typu NATO (NATO Design Mark)** – toto značení se použije v případě, kdy je munice vyrobena podle konstrukčního typu vyhovujícího příslušné standardizační dohodě NATO. (Identifikační značení vojenské munice, 2020)

Značení pouze na VNĚJŠÍCH OBALECH

- **Objem a hmotnost** – celková hmotnost nákladu
- **Skladové číslo NATO (NSN Stock Number)** - 13místný číselný kód, který identifikuje všechny standardizované materiálové položky dodávek.
- **Symbol zaměnitelnosti NATO** – je symbol, který označuje municí, pro kterou byl použit, z hlediska rozměrů, funkčních parametrů a použitelnosti se shoduje se vzorem schváleným v platné standardizační dohodě NATO.
- **UN číslo střeliva** – poskytuje informace o charakteru a obsahu v balení, musí být zřetelně a trvale označen po celou dobu přepravy; umísťuje se na boční a čelní straně a také na víku obalu.
- **Bezpečnostní značka třídy bezpečnosti 1** – toto označení poskytuje informace o nebezpečnosti obsahu obalu společně se snášlivostí dané munice.
- **Bezpečnostní značka vedlejšího nebezpečí (tříd bezpečnosti až 9)** – tato značka poskytuje informaci o jakémkoliv vedlejší nebezpečí, které je spojeno s daným obsahem obalu. (Identifikační značení vojenské munice, 2020)

Obrázek 9 Vnější obal munice – popis



Zdroj: (Identifikační značení vojenské munice, 2020), vlastní zpracování

Požadavky na balení

Podle Českého obranného standardu – Zásady bezpečnosti pro přepravu vojenské munice a výbušnin jsou požadavky na balení munice a výbušnin definovány ve čtyřech bodech.

Jednotlivé body jsou popsány v následujících odrážkách:

- První bod pojednává o tom, že balení musí mít takovou konstrukci, tuhost a vlastnost, že během přepravy nedojde k samovolnému otevření či poškození. Dále by obal měl chránit výbušné předměty a neměl by zvyšovat riziko neúmyslného zážehu.
- Druhý bod říká, že obal (či vnitřní výtuhy, vložky atd.) by měl být vyrobený z takového materiálu, který nereaguje s převáženým obsahem ani s ním nevytváří nebezpečnou kombinaci.
- Třetí bod deklaruje, že balení by mělo mít vhodné vnitřní úchyty nebo výplně, které zabezpečí bezpečnost přepravovaného nákladu.
- V posledním bodě je uvedeno, že balení musí pro svůj účel být zkoušeno a schváleno oprávněnou organizací pro zkoušení a kontrolu obalů.
(Identifikační značení vojenské munice, 2020)

10 Pravidla pro přepravu nebezpečných věcí a látek

Pod záštitou OSN vznikly v roce 1954 v Ženevě Vzorové předpisy OSN (UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods), jejichž hlavním cílem bylo sjednotit pravidla pro přepravu nebezpečných věcí a látek po celém světě, jelikož v každém státě platily jiné předpisy. V současné době je v platnosti 21., revidovaná verze, kterou vydala Evropská hospodářská komise OSN (EHK OSN). Ze vzorových předpisů OSN vychází všechny předpisy pro jednotlivé obory přepravy. (Věžníková, 2019)

Jednotlivé předpisy budou podle jednotlivých módů dopravy vysvětleny v následujících podkapitolách.

10.1 Silniční doprava

V silniční dopravě je povoleno přepravovat nebezpečné věci podle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí **ADR** (z francouzštiny – **A**ccord **e**u-**r**opéen relatif au transport international des marchandises **D**angereuses par **R**oute). Tato smlouva vznikla v roce 1957 v Ženevě a Československá socialistická republika (ČSSR) ji přijala v roce 1987. (Věžníková, 2019)

ADR je dohoda, která je veřejně dostupná na webových stránkách Ministerstva dopravy ČR, kde je k dispozici v anglické i české verzi. Jedná se o rozsáhlou dohodu, která má přibližně 1 300 stran. Pro lepší orientaci je soubor rozdělen do devíti částí. Jednotlivé části jsou dále rozděleny do několika podkapitol. (Dohoda ADR - 2021, © 2023)

Seznam jednotlivých částí v ADR je vypsán následovně:

- Část 1 Všeobecné ustanovení
- Část 2 Klasifikace
- Část 3 Vyjmenování nebezpečných věcí, zvláštní ustanovení a vynětí z platnosti pro omezená a vyňatá množství
- Část 4 Ustanovení o používání obalů a cisteren
- Část 5 Postupy při odesílání
- Část 6 Požadavky na konstrukci a zkoušení obalů, velkých nádob pro volně ložené látky (IBC¹³), velkých obalů, cisteren a kontejnerů pro volně ložené látky
- Část 7 Ustanovení o podmínkách přepravy, nakládky, vykládky a manipulace
- Část 8 Požadavky na osádky vozidel, jejich výbavu, provoz a průvodní doklady

¹³ **IBC** = Intermediate Bulk Container, tj. kontejner středního objemu, který je určen pro skladování a přepravu kapalných látek v chemickém, agrochemickém, kosmetickém, farmaceutickém a potravinářském průmyslu. (IBC kontejnery, © 2023)

- Část 9 Požadavky na konstrukci a schvalování vozidel

Dle Zákona č. 111/1994 Sb. (Zákon o silniční dopravě) ve třetí části III (Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě) je paragraf § 22, jehož znění je následující:

„Ministerstvo dopravy může v souladu s Dohodou ADR povolit na omezenou dobu, nejvýše však na pět let, provádění silniční přepravy nebezpečných věcí za odchylných podmínek od Dohody ADR. Toto povolení nelze vydat pro přepravu jaderných materiálů a radionuklidových zářičů stanovených zvláštními právními předpisy.“ (Zákon č. 111/1994 Sb. - Zákon o silniční dopravě, © 2010)

V příloze diplomové práce je zařazen výňatek z paragrafu § 23 Zákon o silniční dopravě – III Část, kde je dle Dohody ADR popsána povinnost osoby předávající nebezpečné věci k přepravě, povinnost dopravce při přepravě nebezpečných věcí a povinnost osoby zajišťující vykládku nebezpečných věcí.

Povinnosti řidiče vozidla dle dohody ADR jsou stanoveny v tomto rozsahu:

- (4) Řidič vozidla je při přepravě nebezpečných věcí v souladu s Dohodou ADR povinen
- a)** provádět přepravu dopravní jednotkou vybavenou písemnými pokyny, osvědčením o školení řidiče přepravujícího nebezpečné věci a osvědčením o schválení vozidel pro přepravu některých nebezpečných věcí a řádně a úplně vyplněnými průvodními doklady,
 - b)** provádět přepravu dopravní jednotkou označenou bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,
 - c)** převzít k přepravě pouze kontejner označený bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,
 - d)** používat dopravní jednotku vybavenou předepsanou výbavou pro obecnou a osobní ochranu a další dodatečnou výbavou,
 - e)** používat dopravní jednotku vybavenou hasicími přístroji,
 - f)** dodržet ustanovení o zákazu společné nabládky, manipulaci, zajištění nákladu a dozoru nad vozidly a
 - g)** dodržet ustanovení pro omezení průjezdu tunely.
- (Zákon č. 111/1994 Sb. - Zákon o silniční dopravě, © 2010)

10.2 Železniční doprava

Pravidla pro přepravu nebezpečných věcí po železnici jsou definována v Řádu pro mezinárodní **železniční přepravu** nebezpečných věcí – **RID** (z francouzštiny: **R**èglement concernant le transport **i**nternational ferroviaire des marchandises **d**angereuses) – tyto předpisy jsou součástí Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě – COTIF. Tato úmluva byla přijata v květnu 1980 v Bernu a v Československé socialistické republice (ČSSR) byla přijata jako Vyhláška ministerstva zahraničních věcí 8/1985 Sb. m. s. o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF). (Věžníková, 2019)

Řád RID je platný pro mezinárodní přepravu nebezpečných věcí po železničních tratích na území smluvních států RID. Dle řádu má každý smluvní stát RID právo upravovat nebo zakázat mezinárodní přepravu nebezpečných věcí na svém území z jiných důvodů, než je bezpečnost během přepravy. Celý dokument v českém překladu má přibližně 1 200 stran. Pro lepší orientaci je řád rozdělen do sedmi částí, které jsou dále členěny do několika podkapitol. (Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) , © 1999-2023)

Seznam jednotlivých částí v RID má tyto položky:

1. Všeobecné ustanovení
2. Klasifikace nebezpečného nákladu,
3. Seznamy nebezpečných věcí, zvláštní ustanovení a vynětí z platnosti pro omezená a vyňatá množství,
4. Stanovení o používání obalů a cisteren
5. Postupy při odeslání
6. Požadavky na konstrukci a zkoušení obalů, velkých nádob pro volně ložené látky (IBC), velkých obalů a cisteren
7. Stanovení o podmínkách přepravy, nakládky, vykládky a manipulace

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) se skládá ze dvou částí:

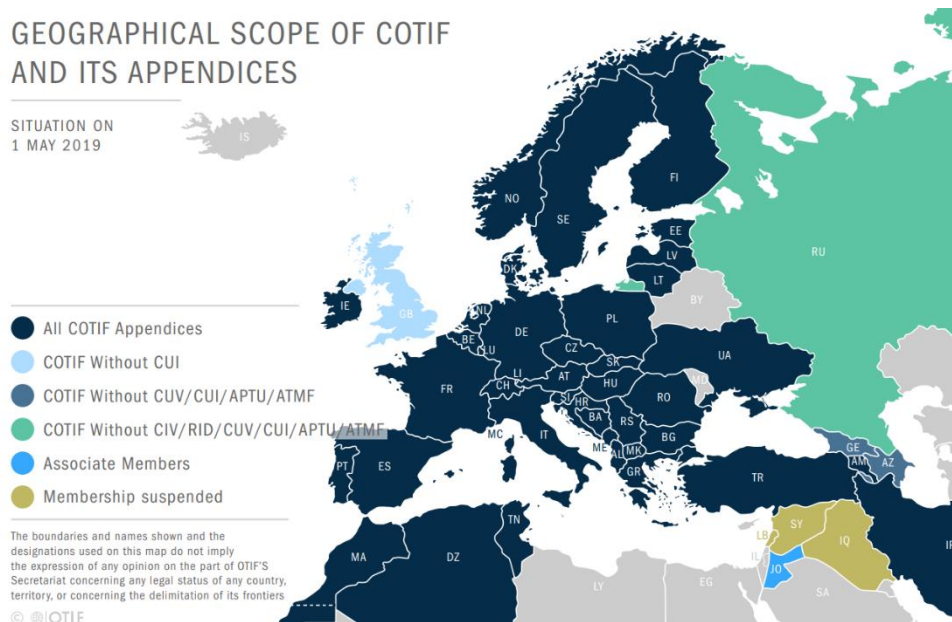
1. Samotná úmluva, která řídí chod organizace OTIF – posláním organizace je podporovat, zlepšovat a usnadňovat mezinárodní železniční dopravu (článek 2 COTIF 1999). Svým 50 členskými státy proto nabízí rámec pro spolupráci v železničním sektoru s cílem rozšířit a rozvíjet aplikaci COTIF, dohodnout se na jednotných právních režimech, navrhnout a zakotvit systémy technické kompatibility a harmonizace, přispět k odstranění překážek při překračování hranic.
(Mission - OTIF, 2023)

2. Sedm dodatků:

- **CIV** – Jednotná pravidla pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících
- **CIM** – Jednotná pravidla pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží
- **RID** – Předpis o mezinárodní železniční přepravě nebezpečného zboží
- **CUV** – Jednotná pravidla pro smlouvy o užívání vozidel v mezinárodní železniční dopravě
- **CUI** – Jednotná pravidla pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční dopravě
- **APTU** – Jednotná pravidla pro ověřování technických norem a přijímání jednotných technických předpisů platných pro železniční materiál určený k použití v mezinárodní dopravě
- **Jednotná pravidla ATMF** – Jednotná pravidla pro technický příjem železničního materiálu používaného v mezinárodní dopravě
(CIT-Rail.org - COTIF, © 2022)

Smlouva platí v Evropě, Maghrebu¹⁴ a na Blízkém východě. Členské státy OTIF uplatňují většinu dodatků k COTIF.

Obrázek 10 Členské státy OTIF a uplatňování dodatků COTIF



Zdroj: (OTIF, 2019)

10.3 Letecká doprava

V letecké dopravě jsou pro přepravu nebezpečného materiálu stanoveny předpisy **DGR IATA** (Dangerous Goods Regulations of International Air Transport Association), které jsou vypracovány mezinárodní nevládní organizací sdružující letecké dopravce IATA (International Air Transport Association), která sídlí v Kanadě. IATA je řízena valnou hromadou a výkonným výborem, známým jako Rada guvernérů. Činnost rady je podporována devíti poradními sbory. Misí této organizace je zastupovat, vést a sloužit leteckému průmyslu. (IATA - About us, ©2023)

Obsah leteckého předpisu DGR IATA pro přepravu nebezpečného zboží je následující:

- 1. Použitelnost** – (odpovědnosti odesílatele a operátora, školení, zabezpečení, hlášení incidentů)
- 2. Omezení** - (zakázané a skryté zboží, skladované a přepravní množství, přeprava poštou, přeprava cestujícími/posádkou)
- 3. Klasifikace** - (výbušniny, plyny, hořlavý, jedovatý, oxidující, radioaktivní a žravý a více nebezpečný materiál)

¹⁴ **Maghreb** = jedná se o označení regionu v Africe – státy Libye, Alžírsko, Maroko, Tunisko a Západní Sahary, Mauritánie; název vychází z arabského jazyky, kde toto slovo v překladu znamená západ (Pojem Maghreb, © 2005-2023)

4. **Pokyny pro balení** – (výbušniny, plyny, hořlavý, jedovatý, infekční, oxidující, radioaktivní a žíravý a více nebezpečný materiál)
5. **Specifikace balení** - (vnitřní, konstrukce a testování, omezené množství)
6. **Dokumentace** – (prohlášení odesílatele, letecký nákladní list)
7. **Manipulace** - (skladování, nakládání, kontrola, poskytování informací, hlášení, školení, uchovávání dokumentů)
8. **Radioaktivní materiál** - (doprava, omezení, klasifikace, identifikace, balení, zkoušení, značení, dokumentace, manipulace) (Úřad pro civilní letectví, 2021)

10.4 Námořní doprava

V námořní dopravě hraje významnou roli Mezinárodní námořní organizace – IMO (International Maritime Organization), která je odpovědná za bezpečnost a zabezpečení lodní dopravy a za prevenci znečištění moře a atmosféry loděmi. Opatření IMO pokrývají všechny aspekty mezinárodní lodní dopravy – včetně návrhu lodí, konstrukce, vybavení, obsazení, provozu a likvidace – s cílem zajistit, aby toto životně důležité odvětví zůstalo bezpečné, šetrné k životnímu prostředí, energeticky účinné a zabezpečené. Jedná se o specializovanou agenturu OSN. (Introduction to IMO, 2023); (Námořní úřad ČR - IMDG - úvod, ©2023)

K nejdůležitějším dohodám této organizace patří:

- SOLAS – Mezinárodní dohoda o bezpečnosti lidského života na moři; The International Convention for the **Safety of Life at Sea**
- MAROPOL 73/78 – Mezinárodní dohoda o zabránění znečištění z lodí z roku 1973 ve znění protokolu z roku 1978; vznik názvu sloučením dvou anglických slov "**marine and pollution**" (moře a znečištění) (Introduction to IMO, 2023)

V roce 1960 Výbor pro námořní bezpečnost (The Maritime Safety Committee, MSC) povolal řadu expertů k sestavení mezinárodního předpisu pro přepravu nebezpečných věcí po moři. Nový mezinárodní řád pro nebezpečné věci (IMDG Code – International Maritime Dangerous Goods Code) byl schválen MSC a doporučen vládám Shromážděním IMO v roce 1965. Řadu desítek let byl IMDG Code pouhým doporučením v sedmé kapitole SOLAS. Až v roce 2002 přijal MSC změny v kapitole VII Úmluvy SOLAS, které učinily IMDG Code závazným a ten vstoupil v platnost dne 1. ledna 2004. (Námořní úřad ČR - IMDG - úvod, ©2023)

Obsah IMDG

1. Všeobecné ustanovení, definice a školení
2. Klasifikace nebezpečného nákladu
3. Vyjmenování nebezpečných věcí, zvláštní ustanovení a vynětí z platnosti pro omezená množství
4. Ustanovení pro balení a cisterny
5. Postupy při odeslání

6. Konstrukce a zkoušení obalů, velkých nádob pro volně ložené látky (IBC), velkých obalů, přemístitelných cisteren, více článkových kontejnerů na plyn (MEGC¹⁵) a silničních cisternových prostředků
7. Stanovení související s přepravními operacemi (Námořní úřad ČR - Předmluva, úvod - IMDG, ©2023)

10.4.1 Haagská pravidla – 1924

Jedná se o mezinárodní úmluvu, která se zabývá sjednocením některých pravidel týkající se konosamentu. Tato úmluva byla podepsána 25. srpna 1924, svou právní účinnost však nabyla až sedm let po svém vzniku v roce 1931. Přestože se jedná o relativně starou úmluvu, v současné době má stále značný význam. Jde především o její obsah, který se zabývá úpravou otázek týkajících se vystavováním konosamentů, mezinárodní odpovědností rejdaře a jejím rozsáhlým mezinárodním uplatněním. Důležitým aspektem této úmluvy je to, že se vztahuje pouze na liniovou¹⁶ námořní přepravu a na trampové¹⁷ námořní přepravy pouze za situace, že při nich došlo k převodu konosamentů. Haagská pravidla obsahují celkem 16 článků – prvních deset článků upravuje vlastní problematiku a zbylých šest obsahují závěrečná usnesení. (Novák, & Kolář, 2015)

1. Odpovědnost rejdaře¹⁸:

- Rozsah časové odpovědnosti rejdaře se vztahuje na dobu, kdy je zboží skutečně na palubě a nevztahuje se na dobu manipulace (nakládka/vykládka)
- Odpovědnost rejdaře za přepravovanou jednotku (jeden kus zásilky) při ztrátě, poškození či zničení byla podle Úmluvy 1924 původně omezena limitem 100 liber (GBP – britská libra). Toto omezení lze ale upravit za příplatek uvedením ceny zboží v konosamentu nad daný limit.

2. Konosament

- Haagská pravidla se zabývají vystavováním dokumentů a údajů, které musí konosament obsahovat, dále pak záležitostmi osob oprávněných s konosamentem nakládat, podpisových práv kapitánů lodí.
- Rejdař má dále povinnost uvádět v konosamentu skutečný stav přepravovaného zboží, jeho obsah apod.; jelikož za to vše nese odpovědnost (Novák, & Kolář, 2015)

¹⁵ **MEGC** = Multiple-element gas container – více článkové kontejnery na plyn (Používání přemístitelných cisteren a výcečlánkových kontejnerů (MEGC), ©2023)

¹⁶ **Liniová námořní přeprava (Liner Shipping)** – jedná o pravidelnou plavbu, která podléhá plavebním/jízdním řádům (Novák, & Kolář, 2015)

¹⁷ **Trampová námořní přeprava (Charter Shipping)** – nepravidelná, charterová, svobodná plavba – nepodléhá jízdním řádům (Novák, & Kolář, 2015)

¹⁸ **Rejdař** = je pojem, který je označován právnícká či fyzická osoba, která provozuje na své jméno a na svůj účet přepravu nákladů vlastními nebo najatými plavidly za účelem zisku. (Rejdař, © 1999)

10.4.2 Haagsko-Visbyská pravidla

Celým názvem se Haagsko-Visbyská pravidla nazývají Protokolem o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů (zkráceně: Doplnění protokolu 1968 nebo Protokol 1968). Jedná se o doplnění Haagských pravidel (viz předešlá kapitola), které byly podepsány v Bruselu dne 25. srpna 1924. Haagsko-Visbyská pravidla byla podepsána 23. února 1968. Jedná se o dokument, který není schopen své vlastní mezinárodněprávní existence, jelikož se jedná pouze o doplnění a pozměnění Úmluvy 1924. Tato pravidla nic zásadního nezměnila. Zvýšil se sice limit odpovědnosti rejdaře na dvojnásobek, ale základní princip rozdělení rizika mezi rejdaře a přepravce zůstal stejný. (Novák, & Kolář, 2015)

10.4.3 Hamburská pravidla

Hamburská pravidla se úplným jménem nazývají: Úmluva OSN o námořní přepravě zboží 1978. Tato Úmluva nahradila Haagská pravidla 1924/ Haagsko-Visbyská pravidla 1968. Československá republika se stala jedním ze signatářů takto významné mezinárodní mnohostranné úmluvy pro námořní přepravu. Smlouva vstoupila v platnost 1. listopadu 1992. Hamburská pravidla mají širší záběr než pravidla předešlá a zároveň se těmito pravidly v současnosti řídí veškeré přepravní smlouvy v mezinárodní liniové námořní přepravě podléhající našemu právu. (Novák, & Kolář, 2015)

Hamburská pravidla obsahují 34 článků, které jsou rozděleny do sedmi částí:

1. Obecná ustanovení
 - V této části jsou definovány pojmy např. rejdař, skutečný dopravce, příjemce, odesílatel, smluvní dopravce atd.
2. Odpovědnost dopravce/rejdaře
 - Rejdař je odpovědný za zboží svěřené k přepravě po dobu, po kterou je zboží v jeho péči – v přístavu nakládky, během vlastní dopravy a v přístavu vykládky
 - „Dopravcova odpovědnost za škodu vyplývající ze ztráty zboží nebo jeho poškození podle ustanovení článku 5 je omezena na částku odpovídající 835 zúčtovacím jednotkám za kus nebo za jinou přepravní jednotku nebo 2,5 zúčtovacím jednotkám za kilogram hrubé hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží, podle toho, co je vyšší.“ (193/1996 Sb. Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, © 2010)
3. Odpovědnost odesílatele
 - Odesílatel neodpovídá za ztrátu zboží nebo poškození, které vzniklo na lodi, v takovém případě, pokud za danou vadu není zodpovědný on.
4. Přepravní doklady – konosament
5. Nároky a žaloby – v této části jsou sepsány postupy při oznámení poškození, opoždění dodání apod.
6. Doplnující ustanovení
7. Závěrečná ustanovení

(193/1996 Sb. Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, © 2010); (Novák, & Kolář, 2015)

10.4.4 Rotterdamská pravidla

Rotterdamská pravidla neboli Úmluva OSN o smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři byla vypracována Komisí OSN pro mezinárodní obchodní právo – UNCITRAL (z angl. The United Nations Commission on International Trade Law). Tato pravidla se do jisté míry snaží zastoupit dosud neexistující mezinárodní mnohostrannou úmluvu o přepravní smlouvě v mezinárodní multimodální (intermodální) přepravě. Jejich hlavním smyslem je nahradit Hamburská pravidla a další. Hlavní odlišností této úmluvy je to, že zahrnují úpravu přepravních vztahů nejen v námořní přepravě, ale také v předcházející a návazné přepravě. To znamená, že by se měly řídit přepravními smlouvami v mezinárodní námořní a také související nákladní přepravě. Aby se Rotterdamská pravidla stala účinnými je třeba, aby je ratifikovalo alespoň 20 ze členských států OSN. V Rotterdamských pravidlech je výše odpovědnosti dopravce omezena na 875 ZPČ/SDR¹⁹ za přepravní jednotku nebo za 3 ZPČ/SDR za jeden kilogram hrubou hmotností podle toho, která částka je vyšší. Odpovědnost za škodu vzniklou z důvodu pozdního dodání je omezena na dvou a půl násobek přepravovaného zboží. (Novák, & Kolář, 2015); (United Nations Commission On International Trade Law, 2023)

10.5 Vnitrozemská vodní doprava

Vnitrozemská vodní doprava pro přepravu nebezpečného zboží je stanovena mezinárodní úmluvou: „Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách“ - **ADN** (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways), která byla podepsána v Ženevě v roce 2000 i jménem České republiky a vstoupila v platnost dne 28. února 2008. Tato smlouva vznikla pod patronátem Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (The United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) a Ústřední komise pro plavbu na Rýně (Central Commission for the Navigation of the Rhine, CCNR). (Věžníková, 2019)

Hlavním cílem těchto pravidel je: Zvýšení bezpečnosti mezinárodní přepravy nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách; ulehčení dopravních operací; napomáhání rozvoji mezinárodního obchodu; zajištění efektivní pomoci při ochraně životního prostředí – v důsledku havárií a událostí v tomto módu dopravy. (Věžníková, 2019)

¹⁹ZPČ/SDR – jedná se o druh mezinárodní měny, která byla vytvořena Mezinárodním měnovým fondem (MMF) a byla přidělena jeho členským zemím. ZPČ je aktivem mezinárodních rezerv i přestože existuje pouze ve formě zápisů na účtech (neexistují ve formě bankovek a mincí a nejsou kryty žádným kovem). (Zvláštní práva čerpání (SDR, též ZPČ), © 2023)

Předpisy, které jsou součástí ADN, obsahují následující údaje:

- Informace týkající se nebezpečných látek a předmětů
- Přeprava v kusech nebo ve volně loženém stavu v plavidlech vnitrozemské plavby nebo v tankových plavidlech
- Stavba a provoz takových plavidel
- Postupy pro inspekce, vydávání osvědčení o schválení, uznávání klasifikačních společností, monitorování, školení a zkoušení odborníků
(ADN 2021 - Přeprava nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, © 2023)

11 Celní orgány

V následující podkapitole jsou detailněji rozebrány jednotlivé celní orgány, které se nacházejí v zemích, které vstupují do přepravního procesu, jenž je analyzován v praktické části této práce. Jde o celní orgány České republiky (Celní správa České republiky), Německa (Hauptzollamt) a Spojených států amerických (US Customs and Border Protection). V závěru této kapitoly je zmíněna Světová celní organizace (WCO).

11.1 Celní správa ČR

Celní správa České republiky je zřízena zákonem č. 17/2012 o Celní správě České republiky. Podle tohoto zákona je Celní správa soustavou správních orgánů a ozbrojeným bezpečnostním sborem, který je rozdělen do dvou základních stupňů. První stupeň je Generální ředitelství cel, které sídlí v Praze a vykonává působnost pro celé území České republiky. Druhý stupeň zastávají celní úřady, které jsou situovány do krajských měst (celkový počet 14) a celní úřad na Letišti Václava Havla. Nadřízeným orgánem Celní správy ČR je Ministerstvo financí ČR. Celkový počet zaměstnanců v této správě je téměř šest tisíc pracovníků, z čehož je přibližně 4,5 tisíce celníků a 1,5 tisíce jsou občanskí zaměstnanci. Celníci vykonávají službu na základě zákona o služebním poměru příslušných ozbrojených sborů – Zákon č. 351/2003 Sb. Občanským zaměstnancům stanovuje pracovní vztah Zákoník práce. (Zákon o Celní správě České republiky, 2012); (O Celní správě ČR, 2023)

Jednou z náplní práce Celní správy ČR je kontrola některých záležitostí bezpečnostního charakteru. Jde o převoz a vývoz přes státní území České republiky a průvoz přes hranice EU střelných zbraní, střeliva, výbušnin, zbraní, výrobky jejichž držení je z bezpečnostních důvodů omezeno, vojenský materiál a mnoho dalšího. (O Celní správě ČR, 2023)

Podle Zákona o zbraních 2020 - (zákon č. 119/2002 Sb.) dle § 70n, který se zabývá přepravou munice, musí být přeprava po území České republiky jakéhokoliv množství munice držitelem obecné muniční licence předem nahlášena na Celní správě ČR. Dále je v tomto paragrafu zmíněno, že pokud se jedná o silniční přepravu, musí být každý dopravní prostředek určený k přepravě munice vybaven zařízením, které umožňuje jeho

nepřetržité sledování. Další nezbytnou podmínkou je, že sledovací zařízení musí být po celou dobu přepravy přihlášeno do systému sledování pohybu. (O Celní správě ČR, 2023)

11.2 Německá celní správa – Hauptzollamt

Hauptzollamt (HZA) v překladu Hlavní celní úřad je regionální spolkový finanční úřad, jehož hlavním úkolem je dohlížení na správu a výběr cla. Hlavních celních úřadů je celkem 41 a jim jsou dále podřízené celní úřady (celkem 247) a úřady celního šetření (celkem 8). Německá celní správa se dále skládá z deseti ředitelství a sídlí v Bonnu. Jednotlivé kanceláře tohoto orgánu se nacházejí po celém území Německa. Dalším článkem německé celní správy jsou na místní úrovni celní správy, které plní operativní úkoly. V celém Německu se nachází zhruba 48 000 celníků odpovědných za zabezpečení státních financí, ochranu sociálních systémů, ochranu životního prostředí a sportovníků. (Struktur des Zolls, © 2023)

11.3 Americká celní správa – US Customs and Border Protection

US Customs and Border Protection (CBP) v překladu Celní a pohraniční stráž Spojených států je největší federální donucovací orgán, který zaměstnává více než 60 000 zaměstnanců a který je pod vedením Ministerstva vnitřní bezpečnosti Spojených států. Hlavní sídlo tohoto orgánu se nachází v hlavním městě Spojených států amerických ve Washingtonu, D.C. (About CBP, ©2023)

Tento orgán se zaměřuje na pět základních misí:

- Boj proti terorismu
- Boj proti nadnárodnímu zločinu
- Zabezpečení hranic
- Usnadnění zákonného cestování
- Usnadnění zákonného obchodu a ochrana příjmů

(About CBP, ©2023)

Organizace CBP je rozdělena do tzv. Terénních provozních kanceláří, které se skládají celkem z dvaceti poboček po celých Spojených státech amerických. Tyto kanceláře pomáhají dohlížet na 324 vstupních přístavů po celé zemi a na 14 kanceláří předběžného odbavení v Kanadě a v Karibiku. Na základě těchto kanceláří (které jsou zřízené podle geografických regionů) federální orgán CBP distribuuje klíčové zásady a postupy úředníkům CBP a pracovníkům dovozních úřadů po celé zemi. Dovozní transakce se provádějí ve služebních přístavech, oblastních přístavech a vstupních přístavech. Tato místa jsou důležitá pro obchodní komunitu. CBP je rovněž odpovědný za správu celních zákonů Panenských ostrovů Spojených států amerických. Vstupní přístavy provádějí kaž-

dodenní specifické přístavní operace, jako je odbavení nákladu, výběr cla a dalších peněz spojených s dovozem a odbavením cestujících příjíždějících ze zahraničí. Vstupní přístavy jsou úrovní, na které CBP prosazuje dovozní a vývozní zákony a předpisy a provádí imigrační politiku a programy. (Importing into the United States, ©2023)

11.4 Světová celní organizace

Světová celní organizace (World Customs Organization – WCO) je jednou ze světových organizací, která se zabývá řešením metodických celních otázek. Organizace má v současnosti 171 členů a její sídlo se nachází v hlavním městě Belgie v Bruselu. Primárním úkolem této organizace je zavedení jednotné harmonizace v celních procesech po celém světě. Příkladem její práce může být např. uvedení do praxe **Harmonizovaného systému popisu a číselného označení zboží** (Harmonized Commodity Description and Coding System), který je aktualizován v pravidelných intervalech a **Celního datového modelu** (Customs data model), který je využíván k jednoduchému a rychlému předání informací mezi jednotlivými celníci ještě předtím, než dané zboží dorazí.

(KALÍNSKÁ a kolektiv, 2010)

12 Analýza Rizik

V této kapitole teoretické části diplomové práce je rozpracována problematika týkající se rizik. Je zde popsána definice tohoto pojmu, jednotlivé pojetí této problematiky a v neposlední řadě je také popsána všeobecná analýza rizik včetně vysvětlení matice rizik, která se v praxi využívá již několik desítek let.

12.1 Pojem riziko

Riziko je pojem, který se poprvé objevil v 17. století v souvislosti s lodní plavbou a pochází z italského slova „risico“. Toto italské slovo označovalo úskalí, se kterým se plavci lodí museli vypořádat. Následně se tento pojem začal objevovat v souvislosti s vystavováním se nepříznivým okolnostem. V současnosti pro tento pojem neexistuje jen jedna všeobecně uznávaná definice. (SMEJKAL, RAIS, 2009).

Definice rizika může být následující:

- Pravděpodobnost, že dojde k události, která je v rozporu s předpokládanou skutečností
- Odchýlení skutečných a očekávaných výsledků
- Pravděpodobnost či možnost vzniku ztráty, škody, újmy, nezdaru, krize, havarijní situace
- Kombinace pravděpodobnosti a následku specifikované nežádoucí události

Riziko za různých okolností může mít negativní ale i pozitivní dopad na danou skutečnost, jinými slovy může tedy představovat **hrozbu**²⁰ nebo **příležitost**²¹. (Smejkal, & Rais, 2009)

Obrázek 11 Různá pojetí rizika

Na následujícím obrázku jsou znázorněna tři různá pojetí rizika.

- **Přístup A** – riziko je v tomto případě chápáno v negativním smyslu; pojmy riziko a příležitost vystupují s opačným významem
- **Přístup B** – riziko je chápáno v širokém smyslu a zahrnuje hrozbu i příležitost
- **Přístup C** – v posledním případě nevystupuje pojem riziko, ale nejistota²², která se může projevit pozitivně či negativně (Korecký, & Trkovský, 2011)



Zdroj: Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích; (Smejkal, & Rais, 2009)

12.2 Analýza rizik – obecný postup

Analýzu rizik lze zpracovat pomocí obecného postupu, který se skládá z několika kroků. Jednotlivé kroky se můžou lišit podle konkrétního případu. Vždy je ale nezbytné uvést, jakým způsobem byla rizika identifikována a hodnocena, jelikož každý zpracovatel na daná rizika může nahlížet jiným pohledem. Obecný postup pro zpracování analýzy rizik vypadá následovně:

1. **Plánování** – před každou analýzou rizik je vždy nezbytné naplánovat, kdo ji bude zpracovávat, musí se stanovit termín zpracování, kdo ji bude ověřovat, schvalovat, jaké oblasti se bude týkat atd.
2. **Shromáždění a prověření** – důležité je shromáždit všechny informace a fakta, které jsou pro analýzu rizik nezbytné
3. **Identifikace rizik** – třetí krok se již zabývá identifikací samotných rizik, jedná se o velmi důležitou část, kterou musí provádět člověk, který je v dané oblasti zkušený
4. **Hodnocení rizik** – v tomto kroku se u každého identifikovaného rizika stanoví pravděpodobnost výskytu a následek např. na bodové škále od 1 do 5; tyto dvě

²⁰ **Hrozba** potencionální schopnost způsobit **škodu**, ztrátu, nežádoucí změnu, či jiný nežádoucí jev; určitá představa nejistoty. (Hrozba, © 2023)

²¹ **Příležitost** jedná se o možnost využít situace k úspěchu nebo k dobrému výsledku. (Příležitost - Slovník současné češtiny, 2023)

²² **Nejistota** představuje něco, co není známo. Jedná se o situaci, kdy existuje více alternativ, které vedou ke konkrétnímu výsledku, ale pravděpodobnost výsledku není známá. Je to z důvodu nedostatečných informací nebo znalostí o současném stavu. (Rozdíl mezi rizikem a nejistotou, © 2023)

skutečnosti se posléze mezi sebou vynásobí a jednotlivá rizika se mezi sebou seřadí podle jejich významnosti

5. **Návrh opatření** – u každého rizika se dále stanoví opatření, pokud by dané riziko nastalo
6. **Ověření analýzy** – v tomto kroku dochází ke kontrole celé analýzy
7. **Schválení analýzy** – poslední krok je pouhé schválení analýzy a její uvedení do praxe. (doc. Ing. Milan Jan Půček, MBA, PhD., © 2020)

12.3 Matice rizik

Matice rizik je jednou z nejpoužívanějších metod pro hodnocení rizik, která je využívána již několik desítek let. Jedná se o metodu založenou na kvalitativním postupu. Aby matice rizik správně fungovala, je potřebné dodržet tzv. Axiomy konzistence matice rizik.

Ty zahrnují tři nutné podmínky, které by měly být při sestavování dodrženy.

1. **Slabá konzistence** – tato podmínka, říká, že matice rizik by měla mít minimální rozměr 3x3 a zároveň body v horním kategorii reprezentují vyšší kvantitativní riziko než body v dolní kategorii
2. **Mezilehlost (betweenness)** – v matici rizik nesmí se sebou přímou sousedit buňky v zelené a červené kategorii; je to z toho důvodu, aby při menších změnách v hodnotách nedocházelo k velkým změnám v kategorii rizik
3. **Konzistentní barvy matice** – matice rizik je složena ze tří barev
 - **Červená** – pokud obsahuje body s kvantitativními riziky alespoň tak vysokými jako v jiných červených buňkách a neobsahuje body s kvantitativními riziky tak malými jako v některé zelené buňce
 - **Přechodová (oranžová)** - leží mezi červenou a zelenou buňkou
 - **Zelená** – pokud obsahuje body s riziky alespoň tak malými, jako jsou rizika v jiných zelených buňkách, a neobsahuje body s kvantitativními riziky tak vysokými, jako jsou rizika v oranžové či červené buňce (Šenovský, 2021)

Konzistence barev lze vysvětlit také na indiferenčních křivkách, které znázorňují kombinaci velikosti P – pravděpodobnosti a velikosti N – následku, pro kterou je hodnota rizika pořád konstantní. (Šenovský, 2021)

PRAKTICKÁ ČÁST

13 Představení společnosti

V první kapitole praktické části diplomové práce je představena společnost Sellier & Bellot a.s. (S&B), jejíž přepravní proces je v následujících kapitolách popsán a analyzován včetně rizik, která mohou nastat. V jednotlivých podkapitolách je uvedena historie společnosti, základní informace o tom, čím se firma zabývá, organizační struktura, tržby za uplynulé roky a v neposlední řadě je zmíněn vztah k životnímu prostředí.

13.1 Historie, základní informace

Společnost Sellier & Bellot a.s. patří mezi významné světové výrobce malorážového střeliva a je jednou z nejstarších strojírenských firem v České republice, přičemž je také jednou z nejstarších na celém světě. Výrobky nesoucí obchodní značku Sellier & Bellot jsou produkovány bez přerušování již od roku 1825. (Společnost - historie, 2023)

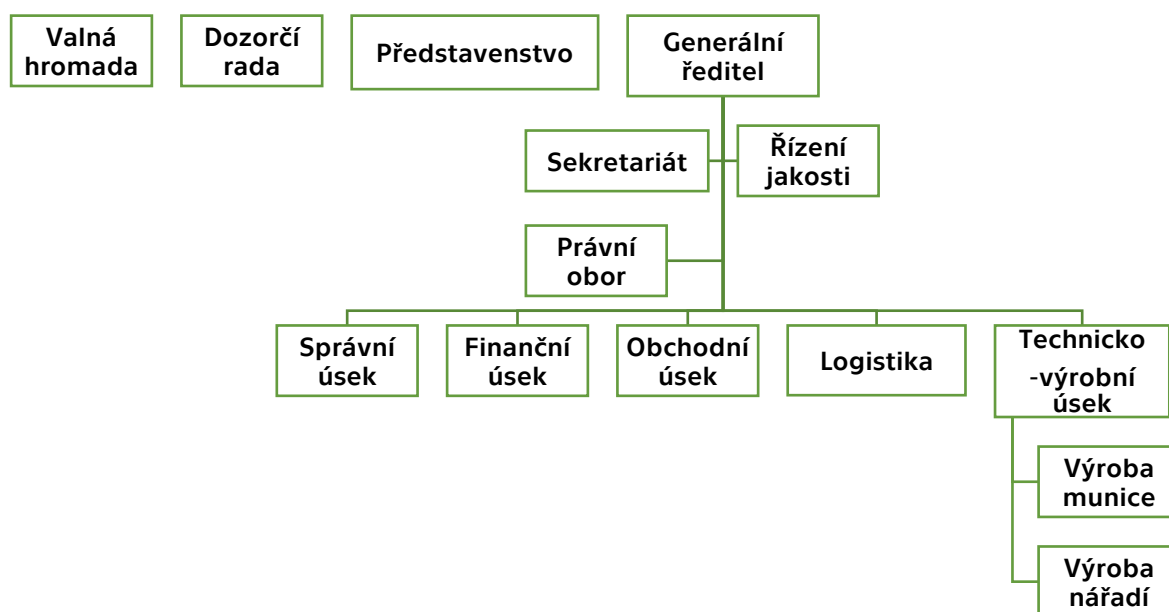
Firma se zabývá výzkumem, výrobou, vývojem a prodejem střeliva a pyrotechnických výrobků, speciální techniky, nářadí a měřidel, plnicích a dalších speciálních strojů. Do neobvykle širokého sortimentu střeliva patří: brokové náboje, kulové náboje, pistole a revolverové náboje, náboje s okrajovým zápalem, vojenská munice, komponenty. Portfolio zákazníků je různé od ozbrojených složek, armády přes myslivce, sportovní střelce, příznivce střelby atd. (Společnost - historie, 2023)

Celá historie společnosti se začala psát dne 22. prosince 1825, když zakladatelé Sellier a Bellot požádali rakouské úřady o přiznání práva k výkonu (tj. o povolení koncese pro výrobu perkusních zápalek), které bylo udělováno císařem Františkem I. Sídlo společnosti bylo v bývalé viničné usedlosti na Parukářce za Prahou. Během první světové války byla ve firmě pozastavena výroba komerční munice a přeměněna na výrobu nábojů do armádních pušek a pistolí. Po vzniku Československé republiky se společnost S&B stala dominantním dodavatelem munice do pistolí pro Československou armádu a četnictvo. Již ve 30. letech 20. století podnik expandoval na asijský a jihoamerický trh. V roce 1936 se celá společnost přestěhovala do Vlašimi, kde sídlí dodnes. Po druhé světové válce v roce 1945 byl podnik znárodněn a na výrobu vojenské i komerční munice byl československou vládou uvalen státní monopol. V roce 1991 byl podnik privatizován kupónovou metodou (celkem 497 011 kusů akcií v nominální hodnotě 776 740 000 Kč). V novodobé historii je pro společnost významný rok 2009, kdy se vlastníkem stala brazilská společnost Companhia Brasileira de Cartuchos (CBC). Další dceřině společnosti jsou Magnetech (USA), MEN (Německo) a Taurus Amas SA (brazilský výrobce zbraní). Díky tomuto strategickému spojení v jeden koncern se tyto společnosti staly konkurenceschopnějšími a patří tak k největším výrobcům na světě. (Společnost - historie, 2023)

13.2 Organizační struktura, zaměstnanci

Organizační struktura podniku je znázorněna na obrázku: 11 *Organizační struktura*. Dle schématu organizační struktury lze usoudit, že vnitřní struktura akciové společnosti má formu dualistického systému – *představenstvo* (statutární orgán, který řídí společnost), *dozorčí rada* (kontrolní orgán) a *valná hromada* (shromáždění všech akcionářů – nejvyšší orgán). V čele podniku poté stojí generální ředitel společně s ostatními vedoucími pracovníky z jednotlivých oddělení. (Společnost - historie, 2023)

Obrázek 12 Organizační struktura



Zdroj: vlastní zpracování

Zaměstnanci společnosti

Společnost Sellier & Bellot a.s. je jedním z klíčových zaměstnavatelů na Vlašimsku. Z následující tabulky lze vidět, že zaměstnává okolo 1 500 zaměstnanců. V posledních letech, ale zaznamenává postupný trend snižování počtu zaměstnanců. Jednou z příčin je např. vyšší robotizace ve výrobě. (Sbírka listin - Sellier & Bellot a.s., © 2023)

Tabulka 3 Počet zaměstnanců ve společnosti

Počet zaměstnanců v letech 2018–2021				
	2018	2019	2020	2021
Vedoucí pracovníci	5	5	5	5
Zaměstnanci	1591	1562	1540	1530

Zdroj: www.justice.cz; vlastní zpracování

13.3 Obraty společnosti

Převážná část celkové produkce společnosti je vyvážena do zahraničí. Čistý obrat za jednotlivá účetní období po zaokrouhlení činí pět miliard korun. Čistý zisk před zdaněním (**EBT – Earnings before taxes**) v jednotlivých letech po zaokrouhlení dosahuje částky jedné miliardy a samotný čistý zisk po zdanění (**EAT – Earnings after taxes**) je v průměrně okolo osmi set milionů korun. (Sbírka listin - Sellier & Bellot a.s., © 2023)

Vše je popsáno v následující tabulce.

Tabulka 4 Obraty společnosti 2018–2021

Obraty společnosti 2018–2021				
(v Kč)	2018	2019	2020	2021
EBT	1 098 173 000	1 000 143 000	1 033 508 000	907 219 000
EAT	895 232 000	812 370 000	891 815 000	769 727 000
Čistý obrat	5 525 711 000	6 320 069 000	5 278 424 000	5 168 597 000

Zdroj: www.justice.cz; vlastní zpracování

13.4 Certifikáty

Společnost Sellier & Bellot a.s. disponuje několika certifikáty. Jedním z nich je například **ČSN EN ISO 9001:2016 (ISO norma stanovující určité požadavky na systém řízení kvality)**, která dokazuje dodavatelům, zákazníkům a dalším zainteresovaným stranám osvědčenou kvalitu, dodání zboží dle jejich očekávání a splnění příslušných právních požadavků. Na webových stránkách společnosti je zmíněný certifikát nahraný a zároveň je možné si ho stáhnout v několika světových jazycích – čeština, angličtina, němčina, francouzština, italština, ruština a španělština.

Další osvědčením je **ČOS 051672 (AQAP 2110²³- Požadavky NATO na ověřování kvality při návrhu, vývoji a výrobě)**, který je vydáván *Úřadem pro obrannou standardizaci, katalogizaci a státní ověřování jakosti*. Jedná se o úřad, který zajišťuje koncepci, strategické cíle, tvorbu a řízení obranné standardizace, katalogizaci a státní ověřování jakosti výrobků a služeb, které jsou určené k zajištění obrany státu v České republice. Na základě této skutečnosti vydávají vojenské osvědčení, které zaručuje kvalitu s danými požadavky. Toto osvědčení se vztahuje na vývoj, výrobu a prodej střeliva a pyrotechnických výrobků. (Zdeněk Vesecký, 2017) (O nás - ÚROSKOJ, © 2004-2014)

²³ **AQAP 2110** - Požadavky NATO na ověřování kvality při návrhu, vývoji a výrobě – NATO quality assurance requirements for design, development and production (Požadavky NATO na ověření kvality při návrhu, vývoji a výrobě, © 2020)

V souvislosti s životním prostředím společnost disponuje certifikátem **ČSN EN ISO 14001:2016 (Systémy environmentálního managementu)**. Jedná se o mezinárodně uznávaný standard pro systémy řízení ochrany životního prostředí, ve kterém jsou popsány požadavky na systém řízení firmy, díky kterému je možno snižovat dopady na životní prostředí. Tento certifikát je opět na webových stránkách uveden v několika světových jazykových verzích. (Certifikace ISO 14001, © 2022)

Další certifikát se zabývá uhlíkovou stopou. Jedná se o osvědčení **CI2** od společnosti CI2, o. p. s., která provádí výpočet uhlíkové stopy v souladu s mezinárodním standardem GHG Protocol (www.ghgprotocol.org), který je nejpoužívanější výpočtový nástroj pro inventarizaci skleníkových plynů z podniku či organizace. Umožňuje rovněž managementu podniku emise nejen změřit, ale následně plánovat a řídit jejich postupné snižování. Výpočet uhlíkové stopy podniku je dále v souladu s normou **ISO 14064**, která obsahuje požadavky a pokyny pro kvantifikaci a vykazování emisí a odstraňování skleníkových plynů (GHG) na organizační úrovni. Výše zmíněný certifikát je na webových stránkách společnosti k dispozici k nahlédnutí v anglické a české verzi. (Uhlíková stopa, © 2023) (Uhlíková stopa podniku, © 2013)

14 Převravní proces

Tato kapitola se zabývá detailní deskripcí a analýzou přepravního procesu, různými způsoby, které společnost k přepravě zboží z vlašimské továrny až na pobřeží Spojených států amerických využívá. Převravní proces lze rozdělit na dvě významné fáze: *přípravná* (plánování realizace přepravy, příprava dokumentů, vyřizování potřebných podkladů atd.) a *realizace přepravního procesu* (reálný přesun zboží z České republiky k příjemci do USA).

Analýza přepravního procesu je zpracována na základě rozhovorů, se zaměstnankyní z oddělení Logistiky Sellier & Bellot a.s., které proběhly během února a března 2023. Rozhovory probíhaly formou polostandardizovaného interview.

Jednotlivé kroky v přepravním procesu jsou vysvětleny v nadcházejících kapitolách.

14.1 Zahájení přepravního procesu

Celý přepravní proces ve společnosti Sellier & Bellot a.s. je zahájen krokem, kdy oddělení obchodu, které má na starosti kontaktování odběratelů a komunikaci se zákazníky, naváže komunikaci s oddělením logistiky uvnitř podniku. Z této podstaty vyplývá, že oddělení logistiky je přímo závislé na poskytnutí podkladů a informací od oddělení obchodu.

Potřebné informace k zahájení plánování přepravního procesu:

- Detailní informace o příjemci
- Zboží pod licenci/či nikoliv (každé zboží, které se vyváží z Evropské unie, musí být pod licenci)
- Kam bude zboží přepravováno – o jakou cílovou destinaci se jedná (v případě přepravy do třetích zemí je důležité zjistit, zda je možno dané zboží na místo určení vůbec dodat)

V případě doručování zboží do USA existují v analyzované společnosti dvě varianty:

- **„door to station“** - příjemce si přeje dopravit zboží pouze do přístavu vykládky – je ochoten si zboží vyzvednout již v přístavu
- **„door to door“** - příjemce si přeje doručit zboží v rámci USA (v tomto případě přepravní společnost zajišťuje i „inland“/ vnitrostátní dopravu v USA)

14.2 Zapojení spediční firmy do procesu

Oddělení logistiky na základě informací od oddělení obchodu kontaktuje spediční²⁴ firmy (přepravní partnery, zasílatelské firmy), kterým vyspecifikuje informace o příjemci, druhu zboží, výše ceny přepravovaného zboží, kde bude probíhat počáteční nakládka zboží a kam je potřeba dané zboží dopravit. Před výběrem dodavatele pro přepravu je pro společnost výhodnější kontaktovat více spedičních firem kvůli možnosti volby z více cenových nabídek. V případě přepravy nebezpečného zboží se v České republice nachází pouze omezené množství spedic, které se touto specifikou přepravou zabývají. V této souvislosti má již společnost vytipované vhodné spediční firmy, u kterých s jistotou ví, že jsou schopné dané zboží odvézt.

Na základě dodaných podkladů od oddělení logistiky spediční firmy kontaktují své smluvní dopravce (v případě silniční přepravy) a rejdaře (v případě námořní dopravy), kteří budou zapojeni do přepravního procesu. Ti zašlou spediční firmě své cenové nabídky, za které jsou ochotni přepravit zboží do daného místa určení. Cenové nabídky od rejdařů a dopravců jsou tvořeny na základě nákladů na přepravu, ale i náklady na jejich servis – marži. Tyto poskytnuté cenové nabídky jsou spediční firmou dále upraveny o jejich náklady na servis a jejich marži. Speditér vytvoří tzv. finální cenovou nabídku, která je zaslána do analyzované společnosti. Ve většině případů společnost dostává pouze cenovou nabídku s jednotnou cenou, což znamená, že v nabídce nejsou rozepsány jednotlivé položky. Cenová nabídka od dané spediční firmy zahrnuje vše, co

²⁴ **Speditér též také zasílatel** – je subjekt, kterým svým jménem, na účet a v zájmu příkazce (tj. přepravce) obstarává a zajišťuje přepravní služby. Přepravní či dopravní služby může zajišťovat dvěma způsoby. Jedním ze způsobů je, že speditér zprostředkuje dodání zboží u dalších subjektů (u dopravců) - jedná se o tzv. čisté zasílatelství. Druhým způsobem je tzv. zasílatel s vlastním vstupem. To znamená, že spediční firma sama zprostředkuje dodání. (Novák a kolektiv, 2018)

je daná spedice schopná zajistit např. veškerá tranzitní povolení, pojištění zboží, přepravu po České republice, a i doručení do přístavu lodění.

Oddělení logistiky ze zaslaných cenových nabídek vybere na základě interně definovaných kritérií (např. celková výše cenové nabídky, rychlost doručení, trasa přepravy a další) nejvýhodnější nabídku. Dle vybrané cenové nabídky se určí, jak bude zboží přepraveno do přístavu nalodění.

14.3 Majitelé lodí – rejdaři

V případě přepravy nebezpečného materiálu do Spojených států amerických po moři je přeprava realizovatelná pouze pomocí třech rejdařů, kteří jsou schopni akceptovat tuto specifickou komoditu v přepravě. Společnost napřímo kontaktuje rejdaře pouze ve výjimečných případech a pouze pro zasílání zboží do určitých destinací.

V následujících podkapitolách jsou detailněji představeni rejdaři, kteří jsou ochotni akceptovat nebezpečný náklad na své palubě.

14.3.1 CMA CGM S. A.

CMA CGM S. A. je francouzská kontejnerová přepravní a lodní společnost. Jedná se o třetí největší kontejnerovou přepravní společnost na světě. Firma sídlí ve městě Marseille ve Francii. Tato společnost působí ve více než 160 zemích a má více než 400 kanceláří a 150 000 zaměstnanců. Disponuje velmi moderní flotilou s více než 580 plavidly. Po celém světě má okolo 257 lodních tras a vyskytuje se téměř ve 420 obchodních přístavech. Ročně společnost přepraví okolo 3,4 milionů kontejnerů TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). Společnost dále vlastní několik dceřiných společností, díky kterým je schopna nabízet řadu doplňkových činností. (The CMA CGM Group - Our activities, © 2023)

14.3.2 A. P. Moller – Maersk Group

Maersk je dánská podnikatelská skupina, která se zabývá především logistikou – lodní a leteckou dopravou. Společnost má více než stoletou tradici. Byla založena v roce 1904. Do roku 2015 byl AP Moller – Maersk rozsáhlým konglomerátem s aktivitami v oblasti lodní dopravy, terminálů, logistiky, ropy a zemního plynu a dalších offshorových aktivit ve více než 130 zemích. V roce 2016 došlo k rozdělení do dvou divizí: Transport & Logistics a Energy. V současnosti společnost disponuje více než 700 kontejnerovými plavidly, má 65 terminálů ve 36 zemích, působí ve 130 zemích a zaměstnává více než 110 000 zaměstnanců. Ročně tato společnost přepraví přibližně 4,5 milionů kontejnerů TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). (Maersk, © 2023)

14.3.3 HAPAG-LLOYD

Hapag-Lloyd je německá nadnárodní přepravní společnost, která byla založena v roce 1970 se sídlem v německém Hamburku spojením dvou německých dopravních/námořních společností. Jedná se přibližně o pátou největší kontejnerovou společnost podle možných přepravních kapacit. Společnost v současnosti disponuje více než 250 moderními loděmi, zaměstnává zhruba 14 500 zaměstnanců ve více než 400 pobočkách ve 137 zemích. Ročně přepraví okolo 1,8 milionu kontejnerů TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). (Hapag-Lloyd AG, © 2023) (10 nejlepších mezinárodních kontejnerových přepravních společností v roce 2023, © 2023)

14.4 Cesta do přístavu nalodění/přeprava po USA

Jak již bylo zmíněno, dle vybrané cenové nabídky se určí způsob, jakým bude zboží přepraveno do přístavu nalodění. V tomto případě existují pouze dvě možné alternativy přepravy zboží do přístavu. Tyto možnosti jsou platné také pro „inland“ (vnitrostátní přepravu) po USA, v případě, kdy si zákazník přeje dopravit zboží tzv. „door to door“.

1. Pouze silniční dopravou

V tomto případě dochází k naložení zboží do kontejneru, které podléhá ISO normám (kontejnery jsou ve vlastnictví rejdaře), který je nasazený na přímém tahači s návěsem v místě určení ve výrobním závodě společnosti. Přímý tahač jej odveze až do přístavu nalodění bez žádné jiné vykládky a opětovné nakládky. Jelikož je přepravován nebezpečný náklad, je určena jeho míra nebezpečnosti podle mezinárodní klasifikace. Dále musí být při přepravě dodržena pravidla pro silniční dopravu při přepravě nebezpečného nákladu – Dohoda ADR – Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí.

Aby vše bylo v souladu s Dohodou ADR, je nezbytné, aby analyzovaná společnost zajistila nahlášení přepravy na Policejní prezidium České republiky, pokud by tak neučinila, hrozily by jí pokuty.

Tyto informace se musí nahlásit na Policejní prezidium ČR:

- v jaký den se veze zboží,
- pro jakého zákazníka,
- jakou trasou, jakým vozidlem,
- jakým řidičem,
- kontakt na řidiče
- přihlašovací údaje do sledovacího zařízení, které je zabudováno uvnitř vozidla.

Vozidlo musí mít zabudovanou GPS, aby mohlo být sledovatelné. Policejní prezidium ČR v den přepravy daný tahač sleduje a v případě nějakých změn (např. na trase) kontaktuje společnost odesílající náklad.

Tahač dále musí být opatřen dvěma pravouhlymi oranžovými tabulkami, které jsou umístěny ve svislé rovině. První musí být umístěna na přední a druhá na zadní straně dopravní jednotky. Na těchto oranžových tabulkách musí být uveden **Kemlerův kód** (Identifikační číslo nebezpečnosti) a **UN kód** viz kapitola 8.2 *Značení nebezpečného nákladu*. Dále musí být každý kus (balení) zřetelně a trvale označen taktéž UN číslem. V případě počtu přívěsů²⁵ nebo návěsů²⁶ je přeprava nebezpečného zboží limitována pouze na jeden. Po celou dobu přepravy musí mít řidič k dispozici veškeré průvodní doklady, které s daným zbožím souvisejí.

Celý přepravní proces, který je zprostředkován silniční přepravou, trvá od okamžiku naložky na přímý tahač s návěsem ve výrobním závodě společnosti až po příjezd do přístavu naložení a samotnou vykládku v přístavu přibližně 1–2 dny. Jedná se o velmi rychlý dopravní mód, ale náklady na přepravu jsou velmi drahé. Proto se v praxi více používá druhá varianta, která je popsána níže.

2. Kombinace silniční a železniční dopravy

V případě této varianty se pomocí silniční dopravy přepraví zboží do Kontejnerového terminálu v Praze v Uhřetěvsi, jehož provozovatelem je METRANS a. s. Tento intermodální terminál slouží, jako překladiště mezi silniční a železniční dopravou, což znamená, že zboží přivezené v kontejneru na přímém tahači se z přímého tahače naloží na železnici, odkud putuje až do přístavního terminálu naložení v Německu. Přístavy naložení, které jsou v případě tohoto přepravního procesu používány, jsou Hamburk nebo Bremerhaven. V případě silniční části přepravy platí stejná pravidla, která byla popsána v první variantě. Pro železniční přepravu platí pravidlo popsána v Řádu pro mezinárodní **železniční přepravu** nebezpečných věcí – RID. Cesta po železnici z Uhřetěvsi do Hamburku trvá přibližně 12 hodin, do Bremerhavenu 14 hodin. Po příjezdu do Hamburku (Bremerhavenu) zastaví vlaková souprava ve vybraném terminálu, odkud se po splnění veškerých nutných podmínek (celní kontrola, kontrola průvodních dokladů atd.) začnou kontejnery nakládat na sjednanou loď. Celý proces od naložení zboží na přímý tahač, přes vykládku v intermodálním terminálu, naložení na železnici a doputování zboží do terminálu naložení trvá v časovém horizontu přibližně 3-4 dny. Tato varianta je hojněji využívána, jelikož je finančně i ekologicky méně nákladná. Jedná se o jeden z příkladů toho, jak by měla probíhat intermodální doprava v praxi (silniční přeprava je zde využívána pouze v minimálním rozsahu).

²⁵ **Přívěs (Trailer)** je takové vozidlo, které je konturováno a vybavené k přepravě zboží takovým způsobem, že je určeno k připojení k motorovému vozidlu. (Novák, & kolektiv, 2018)

²⁶ **Návěs (Semitrailer)** – jedná se o vozidlo, které je konstruované a vybavené k přepravě zboží a zároveň je určené ke spřažení s motorovým vozidlem takovým způsobem, že je jeho přední část na motorovém vozidle, přičemž podstatná část jeho hmotnosti a nákladu je nesená motorovým vozidlem. (Novák, & kolektiv, 2018)

14.4.1 Práce v přístavu nalodění – NĚMECKO

V přístavu nalodění (Hamburk, Bremerhaven) je po příjezdu zboží nutné učinit několik kroků předtím, než bude možné zásilku naložit na předem určenou loď. Je proto nezbytné, aby zboží dorazilo do přístavu nalodění v předstihu jednoho až dvou dnů, než dojde k tzv. uzavření („closed“) lodi (to znamená, že na loď již není možné nakládat žádný další náklad a loď je již plně připravena k vyplutí do přístavu určení).

Přístavními pracemi se rozumí:

- ⇒ Kontrola veškerých dokladů potřebných k nalodění
- ⇒ Celní řízení – zboží vystupuje z EU a bude vyvezeno do tzv. třetí země – v tomto bodě může nastat riziko pozastavení procesu nalodění, jelikož němečtí celníci mohou chtít provést fyzickou kontrolu zásilky

Proběhnou-li veškeré přístavní činnosti v pořádku bez jakýkoliv problémů, je zboží nakládáno na nákladní loď v kontejnerech, které podléhají ISO normám a jsou označeny podle IMDG (The International Maritime Dangerous Goods) kódů – tj. kosočtverce, ve kterých je vyspecifikované, o jakou třídu nebezpečnosti se jedná, a také je zde uveden UN KÓD. Jedná se o totožné značení jako v případě přepravy nebezpečného zboží prostřednictvím silniční přepravy.

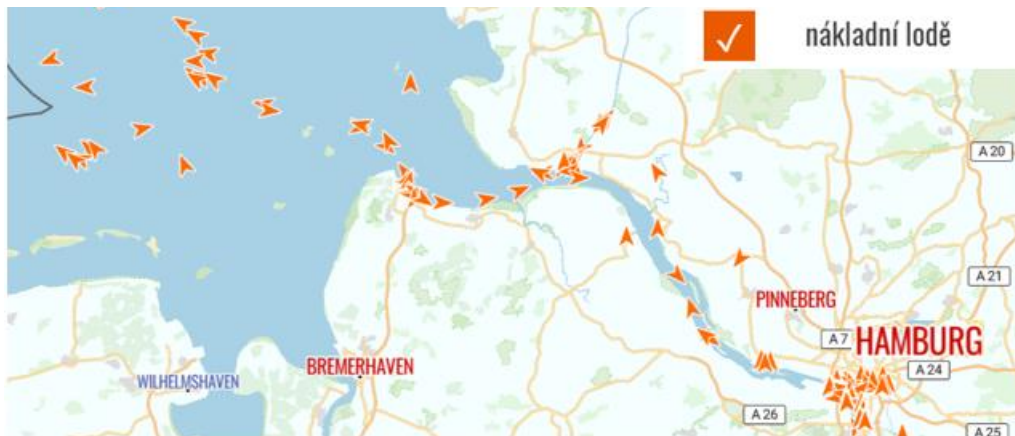
Kontejnery s nebezpečným zbožím, jsou vždy na nákladní loď nakládány, jako poslední – do první řady od shora. Po naložení kontejnerů na sjednanou loď a po uzavření lodi vypluje zboží do konkrétního amerického přístavu – podle příjemce.

14.4.2 Přístav Hamburk

Přístav Hamburk je největším přístavem v Německu – jeho historie se začala psát již v 9. století. Jedná se o univerzální přístav, ve kterém lze manipulovat se všemi typy lodí a téměř se všemi druhy zboží. Univerzální přístav vytváří hrubou přidanou hodnotu kolem 20 miliard eur ročně a přímo i nepřímo zaměstnává více než 600 000 lidí. V oblasti přístavu je cca 75 terminálů. Pro největší kontejnerové lodě na světě jsou k dispozici kontejnerové terminály provozované operátory HHLA (společnost Hamburger Hafen und Logistik AG – viz <https://hlla.de/>) a Eurogate (Eurogate Container Terminal Hamburg – viz <http://www1.eurogate.de/en/Terminals/Hamburg>). Největší výhodou hamburského přístavu je výborné železniční spojení. Týdně je nabízeno kolem 2 000 spojů kontejnerových vlaků do/z Hamburku do evropského vnitrozemí. Do České republiky, Rakouska a Maďarska směřuje více než 90 procent přeprav do/z přístavu Hamburk po železnici. (Universalhafen Hamburg, © 2023)

Na následujícím obrázku je znázorněna mapa, na které se nachází přístav Hamburg a zároveň na které jsou červenými šipkami zobrazeny nákladní lodě (v nabídce lze dále vyfiltrovat osobní lodě, tankery, výletní lodě a ostatní lodě). Na stránkách přístavu lze na jednotlivé šipky (lodě) kliknout a uživateli se zobrazí parametry lodí společně s její fotografií. (Interaktiver Hafenplan des Hamburger Hafens, © 2023)

Obrázek 13 Přístav Hamburg



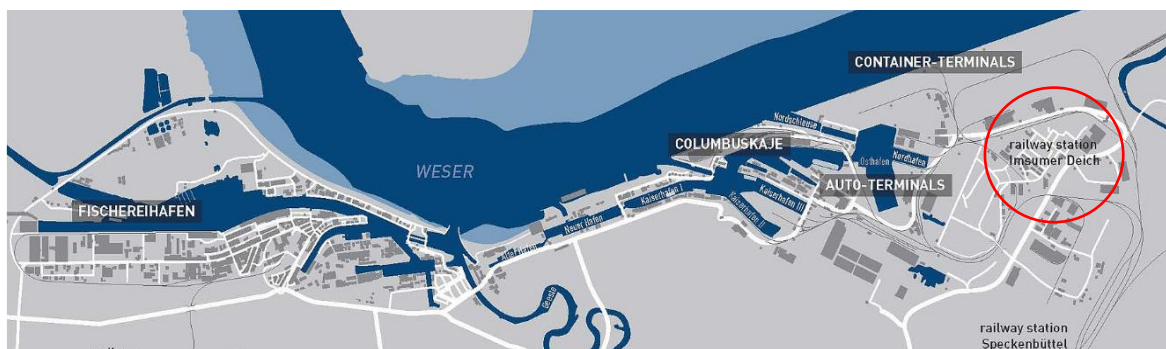
Zdroj: (Interaktiver Hafenplan des Hamburger Hafens, © 2023)

14.4.3 Přístav Bremerhaven

Druhým přístavem, který může v analyzovaném procesu sehrát klíčovou roli, je přístav Bremerhaven. Tento přístav se nachází v Německu a je čtvrtým největším kontejnerovým přístavem v Evropě. Je tedy jedním z hlavních překladišť pro intermodální vývoz a dovoz. Délka celého pobřeží přístavu je přibližně 5 kilometrů a přístav zaměstnává zhruba 8 000 zaměstnanců. Přístav je rozdělen do pěti hlavních terminálů: Auto terminál Bremerhaven, Ovocné terminály a chladírny, Výletní terminál, Rybářský přístav (Fischereihafen) a samozřejmě Kontejnerový terminál Bremerhaven. Kontejnerový terminál patří k nejdelším souvislým nábřežím u řeky na světě. V současnosti má 14 kotvišť pro mega kontejnerová plavidla. (Bremerhaven, ©2023)

Na následujícím obrázku je znázorněna mapa přístavu Bremerhaven, kde je vidět, jak je přístav rozdělen do jednotlivých terminálů, které byly vyjmenovány výše. Zároveň je na mapě vyobrazena železnice pro intermodální dopravu, která je v blízkosti – Kontejnerového terminálu. (Bremerhaven, ©2023)

Obrázek 14 Přístav Bremerhaven



Zdroj: (Bremerhaven, ©2023)

14.5 Přístav vylodění – USA

Po připlutí zboží do amerického přístavu znovu dochází k tzv. **přístavním pracím**. Opět se jedná o kontrolu příslušných dokladů k danému zboží a zároveň probíhá tzv. importní clenění. Následně je zboží (kontejner) vyloženo/en z nákladní lodi a je s ním zacházeno podle podmínek, které byly domluveny s příjemcem.

V této souvislosti se rozlišují dvě možnosti, zda se zboží veze přímo příjemci („inland po USA“) nebo zda si příjemce vyzvedne zboží ještě v přístavu – v druhém případě si příjemce musí sám zajistit vykládku z nákladní lodi a převzetí zboží z přístavu. Jednotlivé varianty jsou pro lepší přehlednost vysvětleny v následujících odrážkách.

1. INLAND po USA – „door to door“

- v této variantě příjemce čeká až na místě určení, které bylo předem sjednané – proces vyclení a převoz z přístavu do místa určení musí zajistit spediční firma přes pověřeného agenta (může jím být i rejdař) v Americe.

V tomto případě musí česká spediční firma kontaktovat americkou spediční firmu, která bude schopna zajistit přepravu zboží přímo příjemci. Přeprava po Spojených státech marických může opět probíhat pomocí kombinace železnice a tahače nebo jenom tahačem. Vše musí probíhat v souladu s podmínkami pro přepravu nebezpečného nákladu.

2. Příjemce si zásilku vyzvedne v přístavu vylodění

- v této variantě záleží na podmínkách stanovených rejdařem. Ten může vyžadovat dvě možnosti vykládky zboží z nákladní lodi, která připluje do přístavu určení.

- a) **PŘÍMÁ VYKLÁDKA Z LODI** – příjemce si musí hlídat datum a čas připlutí lodi do přístavu a v den připlutí a vykládání zboží z lodi musí být připraven s vozem (tahačem) na nakládku zásilky – zboží mu je vydáno na základě konosamentu – veškeré podmínky pro nakládku zboží jsou určeny rejdařem.
- b) **KLASICKÁ VYKLÁDKA Z LODI** – příjemce si může pro zboží dojet v rozmezí jednoho až dvou dnů po připlutí nákladní lodi do přístavu. Příjemce přichází do přístavu se svou sadou dokladů a na základě Bill of Lading (konosamentu) je mu zboží předáno.

14.5.1 Přístavy USA

Jelikož se v této diplomové práci posuzuje přeprava velmi specifického druhu zboží (munice, střelivo), nebudou v této sekci mj. z důvodů bezpečnosti, anonymizace zákazníků a zachování obchodního tajemství vyjmenovány konkrétní americké přístavy, kam je nejčastěji zboží analyzovaného podniku dováženo, ale budou vyjmenovány všechny významné přístavy USA, kam lze dané zboží přepravit.

Spojené státy americké mají přístup k moři ze tří světových stran (není brána v potaz Aljaška, která je také součástí USA). Celé americké pobřeží lze proto rozdělit do tří významných částí podle světových stran – **východní, jižní a západní pobřeží**. Hlavním spojovníkem mezi východním a západním pobřežím je Panamský průplav, který byl zprovozněn v roce 1914. Díky němu byla zkrácena přepravní vzdálenost po moři z 21 000 km na 8 000 km. Průplav je omezen na tyto rozměry: maximální přípustná hloubka ponoru lodí 12,5 m, šířka 32 m a délka 294 m. (Novák, & Kolář, 2015)

Jednotlivé významné přístavy – podle pobřeží

- Přístavy na východě – Boston, New York, Baltimore, Charleston, Wilmington, Savannah – z evropského kontinentu sem přibližně trvá doplout 10 dní
- Přístavy na jihu – Jacksonville, Miami, Houston
- Přístavy na západě – Los Angeles, Long Beach, Oakland, Seattle, Tacoma

Na následujícím obrázku je zachycena mapa Spojených států amerických společně s označenými přístavy, které jsou uvedené v předešlém odstavci podle pobřeží, na kterých se nacházejí.

Obrázek 15 Přístavy v USA



Zdroj: www.mapy.cz; vlastní zpracování

14.6 Doklady a povolení v přepravním procesu

Celým přepravním procesem se prolínají různá povolení a doklady, které jsou nezbytné k tomu, aby mohlo být zboží dopraveno do místa určení. Jednotlivé informace o dokladech byly zjištěny z jednotlivých rozhovorů se zaměstnankyní z analyzované společnosti viz úvodní odstavce v kapitole 14 *Přepravní proces*.

Úplně první povolení, které je nezbytné ale přímo nesouvisí s přepravním procesem, je: **Koncesní listina v oboru zbraní a střeliva**. Jedná se o povolení, které společnost oprav-

ňuje vyrábět dané zboží, které je následně přepravováno. Toto oprávnění vydává příslušný útvar Policie ČR – v případě analyzované společnosti se jedná o Krajské ředitelství policie Středočeského kraje. (Kontakty - Policie České republiky, © 2023)

Další důležitý dokument, který musí společnost vyplnit, je tzv. **Bezpečnostní list (Material safety data sheet – MSDS)**. Tento dokument musí zajistit každá společnost, která vyrábí nebezpečné zboží, jelikož jsou zde specifikována pravidla o tom, jak s daným zbožím nakládat, např. v případě požáru (zda je možné k danému kontejneru pustit hasiče, jak by k tomu měli hasiči přistupovat atd.), různých přírodních katastrof, nehod apod. Analyzovaná společnost má tento dokument vypracovaný na jedenácti stránkách. V příloze této práce jsou uvedeny první dvě strany z dokumentu pro ukázkou. (Safety data sheet, 2015)

Jedním z dokumentů, který musí vystavit příjemce daného zboží, je tzv. **Certifikát koncového uživatele (EUC – End user certificate)**. Zde příjemce společnosti deklaruje, pro jaké účely bude zboží používáno a že on bude koncovým spotřebitelem a dané zboží nebude již dále nelegálně přeprodávat.

Dále je nutné aby, společnost měla od Policie ČR **Povolení na konkrétního zákazníka**, kterému bude dané zboží přepravováno. Je to z důvodu velmi specifického druhu zboží (munice, střelivo).

Toto povolení se může vydávat dvěma způsoby:

- Jednorázové povolení na zákazníka – na jednu konkrétní zásilku
- Dlouhodobé povolení na zákazníka – na 2 až 4 roky (záleží na uvážení Policie ČR)

V souvislosti s přepravním procesem je také nezbytné, aby společnost získala od země, kam bude zboží následně exportováno, tzv. **Importní licenci**. V této licenci cílová země deklaruje, že je ochotna přijmout uvedené zboží na své území. Na základě importní licence může společnost žádat na Licenční správě²⁷ o vystavení tzv. **Exportní licence**, která opravňuje společnost vyvézt zboží do země určení.

14.6.1 Dokumenty týkající se konkrétní objednávky

Další skupina dokumentů se týká konkrétní zásilky, kterou si příjemce objednal. Veškeré tyto dokumenty cestují společně se zbožím a jsou vydávány analyzovanou společností Sellier & Bellot a.s.

²⁷ **Licenční správa** – jedná se o útvar Ministerstva průmyslu a obchodu ČR, který je zodpovědný za řízení a vykonávání činností spojených s uplatňováním licenčního režimu v oblasti hospodářských styků se zahraničím. (Informace o Licenční správě, © 2005)

Do sady dokumentů patří:

- 1. Proforma – potvrzení objednávky** – order confirmation – v tomto dokumentu společnost uvádí, o jaké zboží se jedná a v jaké kvalitě je vyhotoveno. Z tohoto dokumentu rejdař zjistí, jak je dané zboží hodnotné, nebezpečné, výbušné atd. a na základě toho se rozhodne, zda je ochoten dané zboží přijmout na svou loď.
- 2. Balící údaje – packing list** – viz teoretická část 6.3.4 *Balící list*. V tomto dokumentu je zapsáno, o jaké zboží se jedná, v jakém množství (počet palet), jak bude zboží naloženo do kontejneru, klasifikace UN kódu a další důležité informace pro rejdaře.
- 3. IMO – Intermodal dangerous goods declaration** – v tomto dokumentu je deklarována nebezpečnost daného zboží. Bez tohoto dokladu, který je vydáván analyzovanou společností, nemohou rejdaři zboží přijmout. Tento dokument je pro ukázkou vložen do přílohy práce.

Další významný dokument je **ISF – Import security filing**, který vystavuje spediční firma zodpovědná za přepravní proces. Ta, tento dokument zasílá do USA vybranému agentovi nebo přepravní společnosti, která musí v USA řešit importní clenění. Je to z toho důvodu, že americká strana musí být informována o všech zásilkách, které na kontinent přicházejí – musí vědět, na jakou loď se zásilka nakládá, kdo zboží prodává, kdo je jeho příjemcem. Obsahuje také informace o lodi, pokud by došlo ke zpoždění.

V případě, že by zboží z nějakého důvodu bylo naloděno na jinou loď, musí být společnost zajišťující v Americe importní clenění kontaktována. Na tomto dokumentu ISF se dále nacházejí následující informace: kdo zboží vyrobil, kdo ho posílá, kdo je kupující, kdo je prodávající, kam se veze, číslo dokladu konosamentu.

Jeden z nejdůležitějších dokladů je **B/L – BILL OF LADING (konosament)** – viz teoretická část kapitola 5.2.4 *Námořní konosament*. Tento dokument je vydáván rejdařem na základě podkladů, které vyplní spedice na portálu rejdaře. Spediční firma musí vyplnit všechny údaje o zboží, které je přepravováno, a zároveň musí nahrát všechny doklady (i naskenované od prodávající společnosti) do portálu rejdaře. V souladu s poskytnutými údaji se vystaví papírový originál B/L. Nejprve se vytvoří tzv. draft (návrh / koncept), který se zašle k odsouhlasení zákazníkovi/příjemci a také výrobcí (mohla by se vyskytnout chyba ve jméně, adrese, v balení atd.). Po odsouhlasení oběma stranami, že je draft (návrh / koncept) vyplněn v pořádku, je vystaven originální konosament.

Poslední dokument, který se může v přepravním procesu objevit, je tzv. **SWB – SEA WAY BILL (Námořní nákladní list)**. Tento dokument slouží pouze ke dvěma účelům jako doklad o přepravní smlouvě a jako potvrzení o přijetí nákladu. Tento doklad se od B/L liší tím, že neslouží jako potvrzení o vlastnickém právu k danému zboží. Pokud dojde k uvolnění SWB, jedná se o tzv. expresní uvolnění. K tomu dochází například, když není

dostatek času na odeslání původního nákladního listu do místa určení nebo když originální konosament není vyžadován, protože transakce probíhá mezi důvěryhodnými stranami (spřízněné společnosti / společnosti skupiny). (Singh, 2019)

Obrázek 16 Rozdíl mezi B/L a SWB



Zdroj: (Singh, 2019); vlastní zpracování

14.7 Celní řízení v přepravním procesu

Během celého přepravního procesu zboží prochází několika etapami celního řízení. Je to z toho důvodu, že zboží opouští Evropskou unii a je přepravováno do třetí země. Dílčí kroky celního řízení jsou vypsány dle jednotlivých států, kde dochází k celnímu řízení – **Česká republika** (zboží opouští území ČR – dochází k exportnímu clení a vystavení dokumentu VDD²⁸ – je provedeno Celní správou České republiky), **Německo** (dané zboží opouští území Evropské unie – dochází k ukončení dokladu VDD – je provedeno Celní službou Spolkové republiky Německo – Bundeszollverwaltung) a **Spojené státy americké** (zboží je přivezeno na dané území dle příjemce – musí dojít k tzv. importnímu clení, které je provedeno největším federálním orgánem: Celní a pohraniční stráží Spojených států amerických - US Customs and Border Protection)

²⁸ **VDD – Vývozní doprovodný doklad** – jedná se o doklad, který slouží k prohlášení daných údajů o dané exportní zásilce za účelem propuštění zboží do příslušného celního režimu. Vzor tohoto dokumentu je přiložen v přílohách této práce. (Vývozní doprovodný doklad, © 2018)

1. **Celní řízení v České republice**

V prvním fázi dochází k vyclení zboží na území České republiky. Hlavní podmínkou celního řízení je, že daný náklad, který je vyvážen, musí *FYZICKY projet příslušnou* celnicí (v případě analyzované společnosti se jedná o Celní úřad pro Středočeský kraj – Územní pracoviště v Benešově), je to z toho důvodu, jelikož se jedná o nebezpečný náklad (munice, střeliva), který se nachází v klasifikační třídě nebezpečnosti 1.4. Na daný Celní úřad vždy jezdí společně se zbožím i celní deklarant.

Proces celního řízení na území ČR:

Celní proces probíhá v den nakládky zboží. V den nakládky přijede řidič s tahačem a kontejnerem v ranních hodinách do areálu společnosti, kde dochází ke kontrole kvality přivezeného kontejneru. Pokud jsou dle pracovníků expedice kontejnery v pořádku – je zahájena samotná nakládka zboží. Během nakládky / nakládání musí oddělení expedice připravit veškeré potřebné dokumenty (např. dodací list – packing list). Po naložení zboží dochází k vážení tahače s kontejnerem. Pokud je vše v pořádku, vydává se zboží společně s celním deklarantem do areálu celního úřadu v Benešově. Celní deklarant vždy na celním úřadě dokládá originální exportní licenci. Děje se tak proto, že na dané licenci dochází k odpisu exportovaného zboží, kdy pracovník celnice odepíše a orazítkuje dané množství.

Celní kontrola zboží může probíhat následovně:

1. Pracovníci celního úřadu mohou nařídít fyzickou kontrolu daného zboží uvnitř jejich areálu. V tomto případě se pracovníci celnice skutečně podívají do kontejneru a následně vystaví tzv. **Vývozní dopravní doklad (VDD)**. K tomuto dokladu je zapotřebí poskytnout dané *informace o zboží* (hmotnost, balení, popis zboží atd.). Tento doklad (kopii dokumentu) musí po celou dobu přepravy mít řidič u sebe.
2. Pracovníci celního úřadu také mohou nařídít velkou celní kontrolu, která probíhá v areálu analyzované společnosti. V tomto případě se musí kontejner vrátit zpátky do areálu firmy, kde dojde k vyložení zboží z kontejneru. Pracovníci celnice osobně přijedou do areálu, kde dané zboží důkladně zkontrolují. Po kontrole a opětovné nakládce je náklad odvezen zpět na Celní úřad v Benešově, kde za podmínek, že kontrola proběhla v pořádku, je vystaven již zmíněný **Vývozní dopravní doklad (VDD)**.

2. **Celní řízení v Německu**

V druhé fázi celního řízení dochází **k ukončení Vývozního dopravního dokladu (VDD)** v přístavu nalodění, ale také zároveň může být nařízena velká fyzická kontrola daného zboží v příslušném přepravním kontejneru. V tomto případě nastává riziko, že nemusí být stihnuta včasná nakládka na nákladní loď. Doklad VDD je ukončován z důvodu, že dané zboží v německém přístavu Hamburk/Bremerhaven opouští území Evropské

unie. Doklad je ukončen německou celnicí přes celní systém, které mají sídla v jednotlivých přístavech. Ukončení dokladu VDD je důkazem toho, že zboží opustilo území Evropské unie, a je také považováno za daňový doklad pro společnost.

3. Celní řízení v USA

Poslední fáze celního řízení probíhá na území USA. V tomto případě, již společnost nese žádnou zodpovědnost za celní řízení a příjemce je povinen zaplatit tzv. **dovozní/importní clo**. Po příplutí zboží do přístavu určení dochází k celnímu řízení, které probíhá za pomoci amerického federálního donucovacího orgánu: US Customs and Border Protection (Celní a pohraniční stráž Spojených států amerických). Za určitých podmínek může dojít k rozdělení celního řízení v USA. V takovém případě se v přístavu určení zavede zásilka do celního systému IMPORTU, kde se vytvoří doklad. Na základě tohoto dokladu je zboží přepravováno po Spojených státech amerických až do místa určení dle příjemce. Již před tím ale musí být domluveno, kam bude s daným zbožím zajeto na příslušnou celní správu a kde dojde k dokončení celého procesu a proclení zboží. Po ukončení procesu proclení může být zboží dovezeno na již zmíněné místo dle příjemce.

Po celou dobu přepravy musí být zásilka **plombovaná** a nesmí dojít k sundání, odebrání, strhnutí daných plomb (ani během např. celních kontrol). Plomba může být sejmuta až v místě příjemce. Ve Spojených státech amerických v roce 2008 vyšel nový předpis na plombování nákladů, který byl vydán orgánem CBP (US Customs and Border Protection). Zmíněný předpis ukládá povinnost využívat pouze plomby s vysokým stupněm zabezpečení, které jsou certifikovány a mají ISO 17712. Plomby, které jsou používány k plombování přepravních kontejnerů, jsou vyráběny z kvalitní oceli nebo různých kovových slitin a ocelových lanek, které jsou konstruovány tak, aby nebylo snadné je odstranit či porušit. Tělo ocelových plomb bývá ve většině případů ještě potaženo plastem, aby se zabránilo případné korozi. K odstranění zmíněných plomb se využívá speciální nářadí (např. pákové kleště). V případě nezákonného odplombování lze považovat tuto skutečnost za porušení zákona jako vloupání, jelikož plomby funkčně nahrazují zámky. (SB 6/2008 LOGISTIKA: Bezpečnostní plomby s certifikací, © 2022)

15 Časový rámec přepravního procesu

V následující kapitole je popsán časový rámec celého přepravního procesu, tedy jak dlouho tento postup včetně všech přípravných úkonů, které je potřeba vykonat, v rámci odhadu může trvat. Každá zásilka do zahraničí (USA) je individuální a jednotlivá délka trvání se může v některých krocích lišit. Během časového harmonogramu není bráno v potaz žádné riziko. Předpokládá se, že zboží dorazí k příjemci/do přístavu určení bez výskytu nějakých problémů.

Časový rámec je zpracován pro dvě varianty přepravního procesu.

1. Silnice + přímá vykládka

První varianta zachycuje situaci, kdy je zboží přepravováno do přístavu určení pouze pomocí silniční přepravy a v přístavu určení dochází k přímé vykládce zboží z lodi – v tomto bodě celý přepravní proces končí.

- 1–3 týdny – dochází k zaknihování (zaregistrování) objednávky do systému a ke schválení na obou stranách – společnost/příjemce (oddělení obchodu)
 - 1 den – předání informací ve společnosti mezi odděleními – mezi oddělením obchodu a oddělením logistiky
 - 2–3 dny – následně dochází ke kontaktování spedičních firem a předání veškerých informací, které jsou nezbytné k naplánování celého přepravního procesu – informace o příjemci, zboží, místu nakládky/vykládky atd.
 - 1 týden – čeká se zaslání cenových nabídek od spedičních firem
 - 2–3 dny – po zaslání cenových nabídek dochází k výběru nejvhodnější nabídky a zároveň dochází k zaslání potvrzení do dané spediční firmy
 - 2–3 týdny – příprava veškeré dokumentace, povolení nutná k přepravě, zároveň v tomto období dochází ke kontaktování Policie ČR
 - 1 den – nakládka zboží do přepravního kontejneru, předání veškeré dokumentace, přeprava na celnici (pokud je vše v pořádku) - přeprava po silnici do přístavu nakládky do Německa
 - 2 dny – v tranzitním přístavu (kontrola dokladů, celní řízení, nakládka na nákladní loď)
 - 10 dní (východní pobřeží) – přeprava námořní
 - Přístav určení – Přímá vykládka – končí v den příplutí do přístavu určení
- Přípravné práce**
- Přepravní proces**

2. Silnice + železnice + „INLAND“ po USA

V následující alternativě se přípravná fáze nemění – zůstává stejná jako v předcházející variantě. Ke změnám dochází až ve fázi samotné realizace přepravního procesu, kdy se do přepravního procesu zapojí také železnice a je naplánována také vnitrozemská přeprava po USA až k samotnému příjemci. Tato varianta je časově náročnější.

- 1–3 týdny – dochází k zaknihování (zaregistrování) objednávky do systému a ke schválení na obou stranách – společnost/příjemce (oddělení obchodu)
 - 1 den – předání informací ve společnosti mezi odděleními – mezi oddělením obchodu a oddělením logistiky
 - 2–3 dny – následně dochází ke kontaktování spedičních firem a předání veškerých informací, které jsou nezbytné k naplánování celého přepravního procesu – informace o příjemci, zboží, místu nabládky/vykládky atd.
 - 1 týden – čeká se zaslání cenových nabídek od spedičních firem
 - 2–3 dny – po zaslání cenových nabídek dochází k výběru nejvýhodnější nabídky a zároveň dochází k zaslání potvrzení do dané spediční firmy
 - 2–3 týdny – příprava veškeré dokumentace, povolení nutná k přepravě, zároveň v tomto období dochází ke kontaktování Policie ČR
 - 0,5 dne – nabládka zboží do přepravního kontejneru, předání veškeré dokumentace řidiči, přeprava na celnici (pokud vše dopadne v pořádku) - přeprava kontejneru do Uhřetěvesi do intermodálního překladiště
 - 2,5 dne – práce v překladišti (nabládka na železnici) + transport z České republiky do německého tranzitního přístavu
 - 2 dny – v tranzitním přístavu (kontrola dokladů, celní řízení, nabládka na nákladní loď)
 - 10 dní (východní pobřeží) – přeprava námořní
 - 1–2 dny v přístavu určení
 - 1 den – silniční přeprava k příjemci (tento bod se může výrazně lišit délkou jeho trvání, ale i zvoleným módem přepravy (např. kombinace silnice + železnice = intermodální přeprava), jelikož je závislý na jednotlivých příjemcích, kteří si stanoví místo doručení
- Přípravné práce**
– stejné jako v předcházející variantě
- Přepravní proces**

Výše popsané přepravní procesy jsou pro lepší přehlednost zpracovány v Ganttově diagramu. Z jednotlivých diagramů lze vyčíst návaznost dílčích činností, doby trvání jednotlivých aktivit a celkovou dobu trvání přepravních procesů.

15.2 Vývojové diagramy přepravního procesu

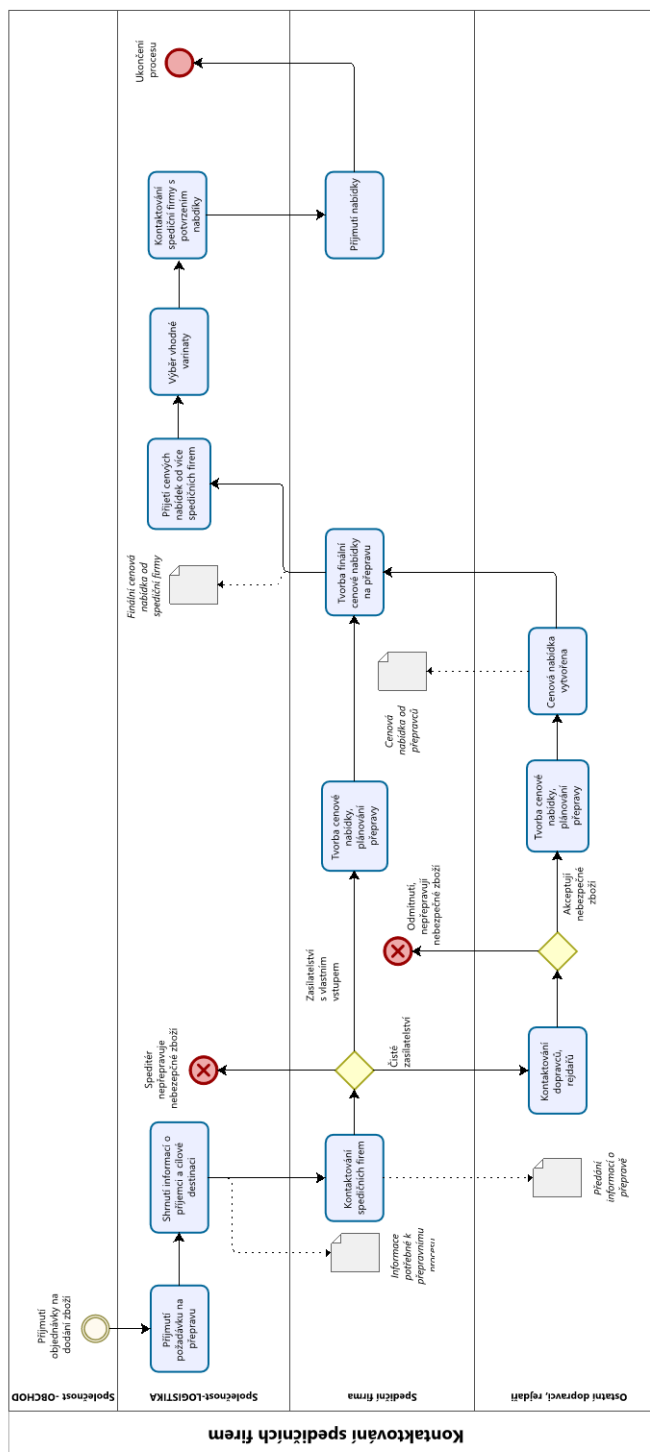
Tato podkapitola se zabývá grafickým zpracováním vývojových diagramů dle metody BPMN (Business Process Model and Notation), které byly tvořeny v softwarovém programu Bizagi Modeler. Celkem byly vypracovány tři vývojové diagramy – Kontaktování spedičních firem, Příprava potřebných dokumentů a Přepravní proces – silniční přeprava – námořní přeprava – přímá vykládka. Veškeré diagramy jsou znázorněny na následujících stránkách.

1. Kontaktování spedičních firem

První vývojový diagram monitoruje proces, kdy oddělení Logistiky obdrží informace od oddělení obchodu a na základě nich kontaktuje spediční firmy. Ve vývojovém diagramu je znázorněna skutečnost, že daná spediční firma odmítne nabídku na přepravní proces, jelikož se nezaměřuje na přepravu nebezpečného zboží (dojde k ukončení procesu). Dále vývojový diagram rozlišuje dva druhy zasílatelství: Zasílatelství s vlastním vstupem a Čisté zasílatelství, a na základě toho definuje jednotlivé kroky, které vedou až k zaslání cenové nabídky analyzované společností, která následně ze získaných nabídek vybere tu nejvhodnější a dané spediční firmě zašle potvrzení o jejím přijetí. Celý proces je tímto krokem ukončen.

V digramu jsou dále znázorněny jednotlivé dokumenty, které se daným procesem prolínají.

Obrázek 19 Vývojový diagram – Oslovování spedičních firem



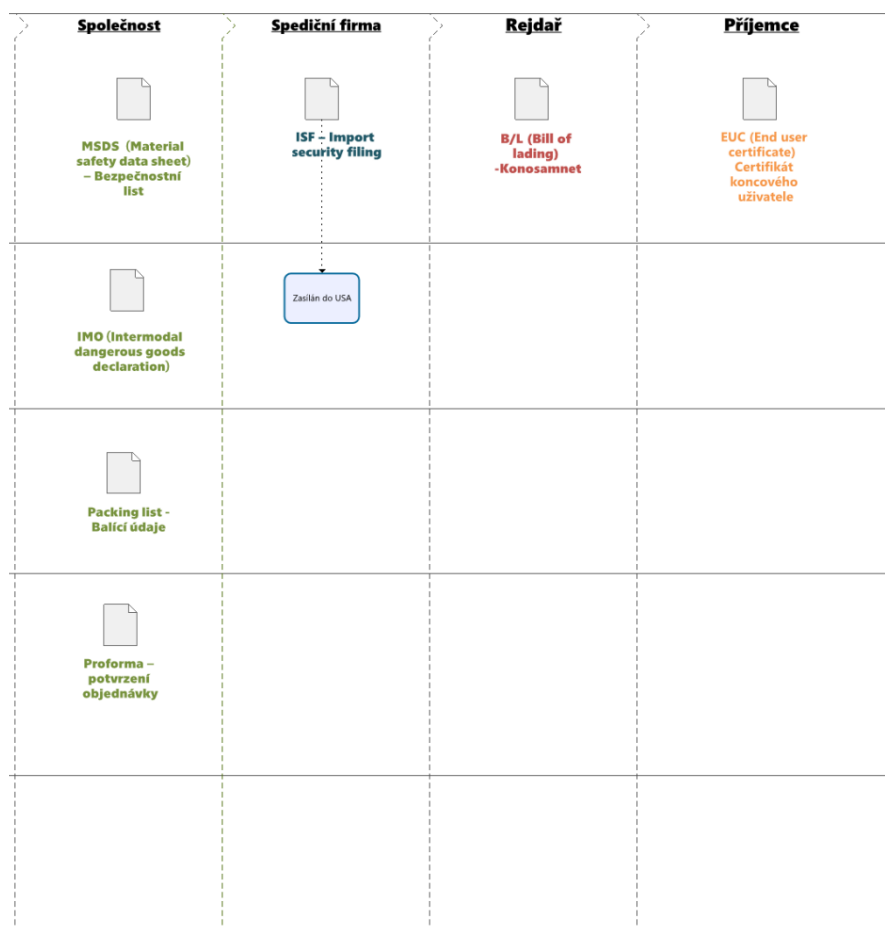
Zdroj: vlastní zpracování

2. Příprava potřebných dokumentů k zahájení přepravního procesu

V následujícím vývojovém diagramu je zpracovaný přehled, který se týká vydání jednotlivých dokumentů, které jsou nutné k realizaci přepravního procesu. Jednotlivé dokumenty jsou vydávány zainteresovanými stranami, které jsou zapojeny do přepravy, ale i různými státními orgány, jak na území České republiky, tak v tranzitních zemích a zemi příjemce, ve Spojených státech amerických. Zpracovaný vývojový diagram je rozdělen na dvě části, z důvodu jeho velikosti.

Obrázek 20 Přehled dokladů

Na následujícím obrázku je znázorněn přehled dokumentů podle jejich vydavatelů (analyzovaná společnost, oslovená spediční firma, rejdář a samotný příjemce). Jejich detailnější vysvětlení a důvod jejich vzniku je vysvětlen jak v teoretické (kapitola 5 Dokumenty v logistice), tak praktické části této diplomové práce (podkapitola 13.7 Doklady a povolení v přepravním procesu).



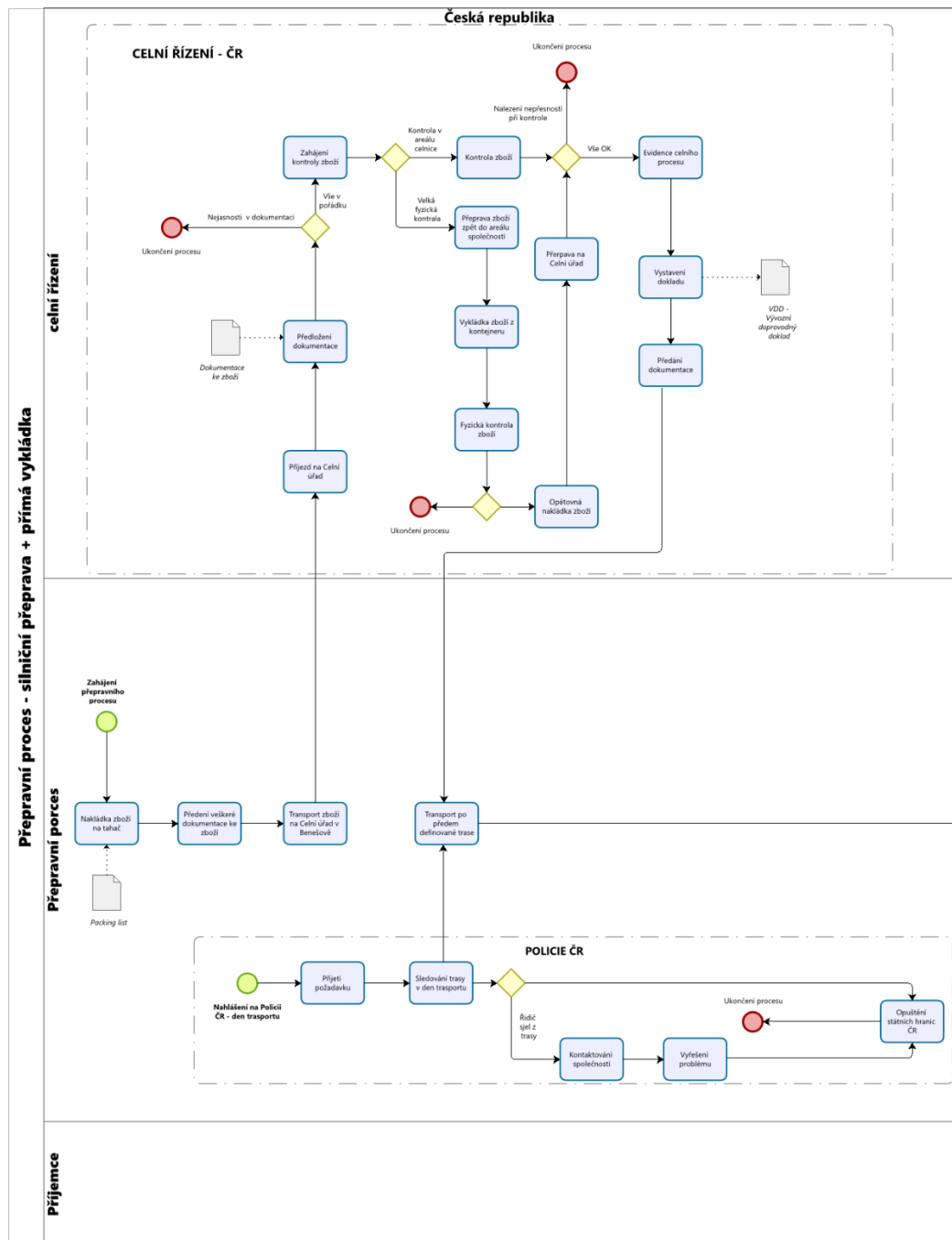
Zdroj: vlastní zpracování

Druhá část vývojového diagramu je znázorněna na následující stránce. Tato část je již detailněji zpracována a ukazuje to, jak může probíhat proces vydání jednotlivých dokladů různými institucemi v České republice, ale i v zemi příjemce (USA). V nadcházejícím schématu jsou zmíněny čtyři druhy dokumentů, povolení: Povolení na zákazníka, Importní a Exportní licence, Certifikát koncového uživatele (EUC – End user certificate). Z diagramu lze také vidět, že v celém procesu vystavování dokumentů, existuje mnoho překážek, které by mohly znemožnit či prodloužit čekací dobu na vydání jednotlivých dokumentů a ohrozit, tak celý přepravní proces.

3. Převážní proces – silniční přeprava – námořní přeprava – přímá vykládka

Poslední znázorněný proces se již zabývá samotnou přepravou nebezpečného nákladu z areálu společnosti až do koncového přístavu v USA, který je vždy určen dle příjemce. Vývojový diagram zachycuje variantu, kdy je zboží do tranzitního přístavu v Německu přepravováno pouze pomocí silniční přepravy a v cílovém přístavu dochází k přímé vykládce, což znamená, že příjemce musí odhadovat čas příplutí lodi a čas vykládky. Schéma je opět rozděleno na dvě části.

Obrázek 22 Vývojový diagram - 1. část

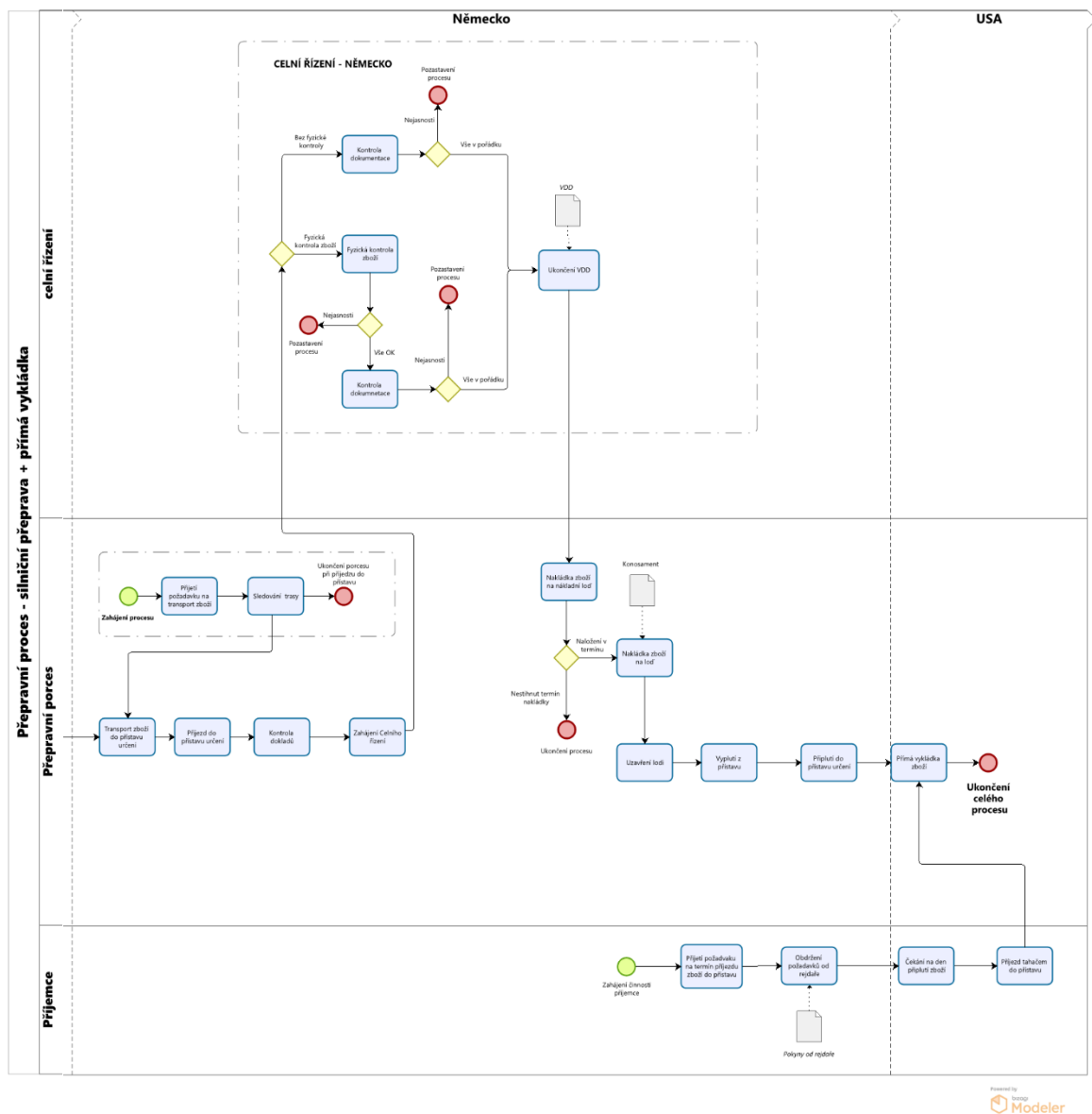


Zdroj: vlastní zpracování

První část diagramu se zabývá úsekem přepravního procesu, který probíhá na území České republiky. Je zde zachycena nakládka zboží do přivezených kontejnerů, následně dochází k transportu zboží na Celní úřad v Benešově, kde mohou nastat dvě varianty – velká fyzická kontrola v areálu společnosti či pouze kontrola v areálu celnice. Dále lze ze schématu vyčíst činnost Policie ČR. První polovina diagramu končí na hranicích České republiky a Německa.

Druhá část diagramu znázorňuje proces na území Německa a Spojených států amerických – proces celního řízení, nakládku kontejneru na nákladní loď, dopnutí lodi do konečného přístavu a vydání zboží příjemci na základě konosamentu. Oba vývojové diagramy na sebe přímo navazují.

Obrázek 23 Vývojový diagram – přepravní proces 2. část



Zdroj: vlastní zpracování

16 Náklady spojené s přepravou

V následující kapitole jsou charakterizovány přibližné náklady za přepravní proces v případě přepravy zásilky z Vlašimi do Spojených států amerických. Celkové náklady zahrnují náklady spojené se samotnou přepravou, celní řízení a pojištění dané zásilky. Vše je popsáno v následujících odstavcích.

1. Náklady za přepravní proces

Náklady spojené s přepravou se vždy liší v návaznosti na přepravované množství, danou hodnotu zásilky, zprostředkovatele přepravního procesu a na místo určení dle příjemce (buď přepravní proces skončí v přístavu určení, nebo je zásilka přepravovaná až na přesné místo určení). Jak již bylo zmíněno, analyzovaná společnost získává na základě předešlého kontaktování od spedičních firem cenové nabídky. V cenových nabídkách nikdy nejsou detailně rozepsané náklady za jednotlivé módy přepravy, ale pouze celková suma za celý přepravní proces.

Přibližné cenové nabídky od spedičních firem se pohybují okolo 11 000 USD za jeden přepravovaný kontejner. Z této částky lze odvodit dílčí náklady za jednotlivé módy přepravy, které byly použity při transportu zboží z areálu společnosti (z Vlašimi) do německých přístavů (Hamburk či Bremerhaven).

- V případě použití pouze silniční přepravy z Vlašimi do přístavu určení se pohybuje okolo částky 1 500 USD za kontejner.
- V případě použití kombinace silniční a železniční přepravy (přeložení nákladu z tahače na železnici v Uhříněvsi) se pohybují náklady za tento úsek přepravního procesu okolo 1 000 USD.
- Zbylá částka následně pokrývá náklady za námořní nákladní dopravu a připsanou marži spediční firmy.

2. Hrazení celních poplatků

Jak již bylo výše popsáno, přepravní proces prochází třemi fázemi celního řízení. Za celní řízení, které probíhá na území České republiky, popřípadě v Německu, plně zodpovídá a hradí veškeré náklady odesílatel (analyzovaná společnost). V případě celního řízení na území Spojených států amerických plně přebírá odpovědnost příjemce dané zásilky (znamená to tedy, že je zodpovědný za vykonání celního řízení, ale také za zaplacení celních poplatků).

3. Pojištění zásilky

Co se týče pojištění jednotlivých zásilek, tak analyzovaná společnost má sjednané globální pojištění, které se přímo zaměřuje na pojištění jednotlivých zásilek. Pokud by nastala situace, že dané pojištění dle sjednaných podmínek je pro příjemce nevyhovující, tak analyzovaná společnost zajistí veškeré pojištění nad rámec své vlastní pojistky. V případě úhrady daného pojištění za konkrétní zásilku záleží na domluvě mezi odesílatelem a kupujícím.

17 Rizika v přepravním procesu

V procesu přepravy nebezpečného nákladu od samotného plánování (příprava všech povolení, dokumentů nezbytných k přepravě, kontaktování spediční firmy) až po proces skutečné přepravy objednaného zboží z areálu analyzované společnosti k zákazníkovi může dojít k výskytu mnoha rizik různého dopadu, které určitým způsobem mohou ovlivnit celý naplánovaný proces. Jelikož se v daném procesu objevuje velké množství potenciálních rizik, která by mohla nastat, je následující analýza rizik rozdělena do několika skupin podle různých skutečností. Je patrné, že daný výčet rizik neobsahuje úplně všechna rizika, která by mohla nastat.

Níže charakterizovaná rizika jsou ohodnocena dle těchto kritérií:

Pravděpodobnost výskytu daného rizika je ohodnocena na následující škále:

0 – 0,99	nemožná
1 – 1,99	téměř nemožná
2 – 2,99	výjimečně možná – malá
3 – 3,99	běžně možná – střední
4 – 4,99	pravděpodobná – vysoká
5	hraničící s jistotou

Stupeň dopadu je ohodnocen na následující škále taktéž od 0–5:

0 – 0,99	zvládaný
1 – 1,99	téměř neznatelný
2 – 2,99	drobný – malý
3 – 3,99	významný – střední
4 – 4,99	velmi významný – vysoký
5	nepříjemný – velmi vysoký

Velikost daného potenciálního rizika je následně vypočítána jako součin mezi pravděpodobností výskytu a stupněm dopadu. Maximální hodnota daného výpočtu je 25, která představuje maximální pravděpodobnost výskytu a maximální možný dopad na celý přepravní proces. Daný výpočet vypovídá o tom, jak je dané riziko pro přepravní proces ohrožující.

17.1.1 Rizika v přípravné fázi

V prvotní fázi přepravního procesu jsou rizika spojena s odmítnutím spediční firmy, odmítnutím úřadů vystavit příslušná povolení či licence nebo také se zjištěním, že do dané destinace v USA neexistuje cesta nebo naopak, že cesta existuje, ale přístav tranzitní či přístav určení odmítne daný náklad přijmout. V následující tabulce jsou vyjmenovaná jednotlivá rizika včetně výpočtu velikosti rizika.

Tabulka 5 Rizika v přípravné fázi

Název rizika		Pravděpodobnost výskytu	Stupeň dopadu	Velikost rizika = P*D
1.	Spediční firma odmítne organizování přepravního procesu	1,5	3	4,5
2.	Po schválení cenové nabídky společností, spediční firma nenadále odmítne přepravní proces	1	4	4
3.	Do dané destinace příjemce – neexistuje přímá přepravní cesta	0,5	3,5	1,75
4.	Do dané destinace příjemce – existuje přepravní cesta – dojde k odmítnutí ze strany přístavu	1	3	3
5.	Od tranzitní země společnost nedostane povolení tranzitu	1	5	5
6.	Odmítnutí vydání importní/exportní licence	0,5	3	1,5
7.	Může dojít k náhlé změně trasy - např. jiný přístav nalodění (Rotterdam – Holandsko)	0,5	3	2,5

Zdroj: vlastní zpracování

Detailnější popis jednotlivých rizik včetně odůvodnění hodnocení

- 1. Spediční firma odmítne organizování přepravního procesu** – v případě, že kontaktovaná spediční firma odmítne nabídku na organizování a zajištění přepravního procesu, nepředstavuje to pro analyzovanou společnost téměř žádné riziko, jelikož vždy kontaktuje více spedicí, které jsou ochotné daný proces zrealizovat. Pravděpodobnost, že spedice odmítne sestavit cenovou nabídku, je velice nízká, jelikož spolupracuje již s ověřenými společnostmi. Tato skutečnost by mohla nastat v případě kontaktování takové spedice, která se na trhu objevuje poměrně kratší dobu, a ještě by neměla například navázané vztahy s rejdaři lodí.
- 2. Po schválení cenové nabídky společností spediční firma nenadále odmítne přepravní proces** – v souvislosti s tímto rizikem je velmi malá pravděpodobnost, že by k něčemu takovému došlo. Spediční firmy se vždy snaží dělat vše proto, aby daný přepravní proces byl jimi realizován. Pokud by za nečekaných skutečností k tomuto riziku opravdu došlo, mělo by již jeho uskutečnění vyšší dopad na přepravní proces, jelikož by analyzovaná společnost musela zahájit celý proces kontaktování spedičních firem od samého začátku a došlo by tak k prodloužení přepravního procesu.
- 3. Do dané destinace příjemce neexistuje přepravní cesta** – v některých přepravních procesech se může stát, že k danému příjemci neexistuje přímá přepravní cesta. V souvislosti s přepravou do Spojených států amerických je pravděpodobnost výskytu rizika velmi malá. Toto riziko má vyšší pravděpodobnost výskytu při přepravě

např. na malé ostrovy. V tomto případě se pak musejí hledat různé alternativy dopravy, které poté mohou mít velmi vysoký dopad na celkové náklady přepravy – například může být využita letecká nákladní doprava, která je v případě přepravy munice velmi nákladná, jelikož letadlo je velmi limitováno vahou a rozměry. V souvislosti s tímto rizikem si poté zákazník musí položit otázku, zda se mu stále vyplatí si dané zboží od analyzované společnosti koupit a nechat dopravit.

4. **Do dané destinace příjemce existuje přepravní cesta – dojde k odmítnutí ze strany přístavu** – v souvislosti s předešlým rizikem může nastat opačná situace. To znamená, že spediční firma nalezne přepravní cestu, která vede přes přístav, ale daný přístav tranzitní či konečný odmítne přijmout daný náklad. Pravděpodobnost tohoto rizika je velmi malá, ale může nastat v souvislosti s určitými událostmi. V minulosti k tomu došlo například během pandemie Covid-19, kdy se přístavy potýkaly s nižším počtem pracovníků, či v roce 2021 při uvíznutí nákladní lodi v Suezském průplavu, která způsobila přeplnění přístavů po celém světě, nedostatek kontejnerů a narušení celého dodavatelského řetězce. Pokud by toto riziko nastalo, mělo by velký dopad na celý přepravní proces a muselo by dojít k hledání jiné cesty, například přes jiný přístav.
5. **Od tranzitní země společnost nedostane povolení tranzitu** – v případě přepravního procesu do Spojených států amerických je nutné získat (do přístavu nalodění v Hamburku/Bremerhavenu) tranzitní povolení, aby dané zboží mohlo projet přes Německo. Může ale nastat riziko, že Německo tranzitní povolení neposkytne. Pravděpodobnost neposkytnutí povolení je ale velmi malá. V případě výskytu tohoto rizika by to mělo velký dopad na celý přepravní proces, jelikož by muselo dojít k přeplánování trasy.
6. **Odmítnutí vydání importní/exporní licence** – toto riziko může nastat, ale spíše v případech při exportu zboží na africký kontinent, kde jsou některé země na tzv. black listu, což znamená, že se tam nesmí dovážet dané zboží. V souvislosti s přepravou do USA je pravděpodobnost výskytu tohoto rizika velmi nízká. Pokud by ale k došlo k naplnění tohoto rizika, je dopad na celý přepravní proces velmi vysoký, jelikož bez licence nemůže být zahájen přepravní proces.
7. **Může dojít k náhlé změně trasy - např. jiný přístav nalodění (Rotterdam – Holandsko)** – ve výjimečných případech se může stát, že se z nějakých nenadálých okolností nedomluví spediční firma s rejdařem. V této situaci dochází ke změně nalodění u jiného rejdaře, který například již nemá volnou nákladní loď v německých přístavech, ale má ji k dispozici v přístavu v Rotterdamu v Holandsku. Na základě této skutečnosti musí být zažádáno o holandské tranzitní povolení, které je nutné k tomu, aby se zboží mohlo přepravit do daného tranzitního přístavu. Vystavení tohoto povolení může trvat v řádu týdnů (6-8 týdnů), nedojde-li k vystavení expresního tranzitního povolení. V důsledku čekání na vydání tranzitního povolení je celý

přepavní proces pozastaven, až může dojít k jeho ukončení, jelikož se již nestihne nalodění na nákladní loď v daném termínu. Celý přepravní proces v tomto případě musí začít celý od začátku. Toto riziko může nastat pouze ve výjimečných případech, ale jeho dopad je velmi vysoký/nepříjemný.

17.1.2 Rizika spojená s rejdařem

V této podkapitole jsou vyjmenována rizika, která jsou spojena s rejdařem, který může zásadně ovlivnit doručení příjemci, jelikož významná část přepravy zboží do USA probíhá přes moře. Rejdař má vždy poslední slovo, co se týče přepravy zboží po moři. Jednotlivá rizika jsou vypsána v následující tabulce, kde je také přiřazena pravděpodobnost rizika včetně stupně dopadu a vypočítána velikost jednotlivých rizik.

Tabulka 6 Rizika spojená s rejdařem

Název rizika		Pravděpodobnost výskytu	Stupeň dopadu	Velikost rizika = P*D
8.	Rejdař neschválí požadavek k nalodění zboží VČAS	4	4,5	18
9.	Rejdař vezme zpět své schválení ohledně přepravy zboží na své lodi	1,5	5	7,5
10.	Nedojde k uvolnění kontejneru k přepravě	3	4	12

Zdroj: vlastní zpracování

Detailnější popis jednotlivých rizik včetně odůvodnění hodnocení

- 8. Rejdař neschválí požadavek k nalodění zboží VČAS** – jedná se o jedno z nejčastějších rizik, které může během přepravního procesu nastat. V tomto případě nemůže být zboží naloženo na danou plánovanou nákladní loď, ale musí se čekat na jinou a opět dochází ke kompletnímu schválení. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je vyšší a dopad na přepravní proces je také vysoký. V souvislosti s tímto rizikem vyvstává další nebezpečí, kdy může s ohledem na čekání na jinou loď dojít k propadnutí importní licence/exportní licence (jelikož se může blížit její doba splatnosti – např. jeden rok). Pokud taková situace nastane, musí být opětovně požádáno o licenci a celý přepravní proces se zásadním způsobem protáhne).
- 9. Rejdař vezme zpět své schválení ohledně přepravy zboží na své lodi** – v případě tohoto rizika může nastat situace, že dojde k zahájení přepravního procesu od naložení zboží, proclení v České republice a během přepravy po území Německa dorazí zpráva od rejdaře, že bere zpět své schválení, které se týkalo nalodění daného zboží na jeho nákladní loď. Po ohlášení této zprávy již nelze dané zboží přepravit do předem určeného přístavu, neboť neexistuje přepravní cesta pro danou zásilku. Toto riziko má pouze jedno řešení, a to takové, že se přepravovaný náklad musí

přepravit zpět do areálu analyzované společnosti a musí dojít k opětovnému hledání nové přepravní cesty. S touto skutečností jsou také spojené velké přepravní náklady, které se propíší do celého procesu. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je poměrně malá, ale při jeho výskytu dochází k velkému dopadu na celý přepravní proces, který ovlivní čas doručení zásilky příjemci, ale také navýší již zmíněné přepravní náklady. Zároveň tak může dojít během hledání nové cesty k propadnutí některých povolení, licencí, a to opět prodlouží doručení.

10. Nedojde k uvolnění kontejneru k přepravě – zboží, které je doručováno příjemci, je přepravováno v kontejnerech, které jsou ve vlastnictví jednotlivých rejdařů. S touto skutečností se pojí riziko, kdy spediční firma obdrží schválení o tom, že daný rejdař je ochoten akceptovat toto zboží na své nákladní lodi, ale z nějakého důvodu je opomenuto povolení k uvolnění daného kontejneru. V případě tohoto rizika společnost nemá nárok na daný kontejner v domluveném termínu, který je již zamluvený v intermodálním překladišti v Uhřetěvsi (Metrans a.s.) a hladký průběh celého přepravního procesu je opět ohrožen. Pravděpodobnost výskytu této situace existuje, ale je malá. Dopad tohoto rizika na přepravní proces by nebyl zásadního rázu.

17.1.3 Rizika spojená s celním řízením

Další významnou skupinou rizik, která by mohla určitým způsobem ovlivnit detailně naplánovaný přepravní proces, jsou rizika, která se vyskytují v průběhu celního řízení, jímž musí každá zásilka projít. Celní řízení, za které zodpovídá analyzovaná společnost, probíhají na území České republiky a na území Německa. Za průběh celního řízení ve Spojených státech amerických již společnost nenese odpovědnost, ale je za něj odpovědný příjemce daného zboží. Jednotlivá rizika, která se pojí s celní správou, jsou vyjmenována v následující tabulce včetně jejich ohodnocení.

Tabulka 7 Rizika spojená s celním řízením

Název rizika		Pravděpodobnost výskytu	Stupeň dopadu	Velikost rizika = P*D
11.	Zboží spadne do velké celní kontroly v ČR	3,5	2,5	8,75
12.	Zboží spadne do velké celní kontroly – v přístavu nalodění	3	3	9
13.	Zboží neprojde celní kontrolou	2,5	5	12,5

Zdroj: vlastní zpracování

Detailnější popis jednotlivých rizik včetně odůvodnění hodnocení

11. Zboží spadne do velké celní kontroly – každá zásilka, která odchází z analyzované společnosti, musí fyzicky projet přes celnici, která se nachází v Benešově u Prahy, 20 km od areálu společnosti. V průběhu celního řízení může nastat situace, že Celní správa rozhodne o vykonání fyzické kontroly vyváženého zboží. V případě vyhlášení této velké kontroly se musí vrátit tahač s kontejnerem zpátky do areálu společnosti, kde dojde k fyzické kontrole zboží celními pracovníky. Pro přepravní proces to znamená vznik časového zpoždění, které může následně způsobit, že se již nestihne včasná nakládka zboží na nákladní loď v tranzitním přístavu v Německu a celý přepravní proces se opět dostane do problému. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je střední a stupeň dopadu je vysoký, jelikož může razantně ovlivnit termín, který byl sjednaný s příjemcem dané zásilky.

12. Zboží spadne do velké celní kontroly – v přístavu nalodění – obdobná situace, která byla popsána v předešlém bodě může nastat i v přístavu nalodění, kde zboží také prochází celní kontrolou, protože vystupuje z území Evropské unie. I zde může nastat situace, kdy Německá celní správa nařídí fyzickou kontrolu daného zboží. Nastane-li tato situace, opět hrozí, že se nestihne včasná nakládka zboží na smlouvenou nákladní loď. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je téměř stejná jako v předešlé situaci a dopad rizika je střední.

13. Zboží neprojde celní kontrolou – toto riziko je zcela zásadní pro celý proces. Neprojde-li zboží celní kontrolou, je přepravní proces zastaven a dochází k hledání příčin, proč dané zboží nevyhovělo celní kontrole a následně jsou odstraňovány nedostatky. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je malá, neboť analyzovaná společnost dodržuje všechna nařízení a vyhlášky, které se týkají celního řízení. Pokud by dané riziko opravdu nastalo, mělo by velmi vážný dopad na celý přepravní proces.

17.1.4 Rizika spojená s přepravním kontejnerem

Další skupina rizik je spojena s přepravním kontejnerem, ve kterém je dané zboží přepravováno příjemci. Jedná se především o různá rizika týkající se poškození daného kontejneru, jeho vykradení či dokonce jeho zabavení v důsledku podezření, že se jedná o podezřelý kontejner. Významná rizika jsou popsána v následující tabulce, kde jsou opět ohodnocena podle pravděpodobnosti výskytu a závažnosti jejich dopadu při uskutečnění.

Tabulka 8 Rizika spojená s přepravním kontejnerem

Název rizika		Pravděpodobnost výskytu	Stupeň dopadu	Velikost rizika = P*D
14.	Labelling (označování) kontejnerů – ztráta značení nebezpečnosti kontejnerů	3	1,5	4,5
15.	Špatné uchopení kontejneru jeřábem např. v Uhříněvsi	1	4	4
16.	Poškození kontejneru v přístavu „zmáčknutí“	0,5	3,5	1,75
17.	Zaslán špatný kontejner na nákladku	1	3	3
18.	Zabavení kontejneru v zemi příjemce	1	5	5
19.	Posunutí nákladu v kontejneru vlivem brzdění	0,5	3	1,5
20.	Vyloupení kontejneru	0,5	5	2,5

Zdroj: vlastní zpracování

Detailnější popis jednotlivých rizik včetně odůvodnění hodnocení

14. Labelling (označování) kontejnerů – ztráta značení nebezpečnosti kontejnerů

každý kontejner musí být vždy při přepravě nebezpečného materiálu označen dle IMDG Code, je tomu i v případě přepravovaného zboží analyzované společnosti. Značení je vždy na daný kontejner připevněno, avšak během přepravního procesu může dojít ke stržení značení např. na železnici, při manipulaci s kontejnerem atd. Zjistí-li pracovníci např. v terminálu či v přístavu (Hamburk, Bremerhaven) tento problém, upozorní spediční firmu na ztrátu či poničení značení. Spedice nechá přepravní kontejner opětovně označit, ale veškeré náklady, které se týkají nového označení, jdou na vrub analyzované společnosti (odesílateli). Jedná se o náklady přibližně ve výši 100 EUR. Pokud by nedošlo k označení kontejneru, hrozily by společnosti vysoké pokuty. Vyšší pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je během zimního období, kdy se vlivem nepříznivých povětrnostních podmínek může povinné značení odlepit. Výskyt tohoto rizika by měl na celý přepravní proces malý dopad, neboť by zásadním způsobem neohrozil jeho průběh.

15. Špatné uchopení kontejneru jeřábem

– při nevhodné / neodborné manipulaci s kontejnerem může dojít k jeho nechtěnému poškození. Tato situace může nastat např. v intermodálním překladišti v Uhříněvsi, kde je s kontejnery manipulováno pomocí jeřábů. Kontejner může být špatně uchopen či přichycen k manipulačnímu zařízení a následně hrozí jeho uvolnění a pád z výšky. Třebaže se jedná o extrémní riziko, má relativně malou pravděpodobnost výskytu. Stupeň dopadu při výskytu daného rizika je determinován mírou poškození daného kontejneru, jelikož by

mohlo dojít k drobnému poškození (např. poškrábání nátěru), kdy by společnost rozhodla, zda je možné pokračovat v přepravě zboží v témže kontejneru a přepravní proces by nebyl omezen. Zároveň by však mohlo dojít k závažnému poškození, kdy by hrozilo, že i zboží uvnitř kontejneru bylo určitým způsobem zasaženo.

16. Poškození kontejneru v přístavu - „zmáčknutí“ – další riziko, které se může stát při přepravě kontejneru, je jeho poškození - „zmáčknutí“ v tranzitním přístavu, kde je s ním manipulováno obdobně jako v předešlém případě. Dojde-li k jeho poškození, jsou společnosti v tomto případě zaslány fotografie na základě, kterých se rozhodne, zda je možné v přepravě pokračovat, či bude nutné zboží přeložit do jiného kontejneru. Jedná se o zásadní rozhodnutí, které může mít dalekosáhlé důsledky. Pokud by se společnost rozhodla špatně, mohlo by být v průběhu přepravy po moři zboží poškozeno (např. vniknutí vlhkosti či vody do kontejneru vedoucí k znehodnocení jeho obsahu). Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je velmi malá a v případě uskutečnění tohoto rizika by to nemělo zásadní dopad na celý přepravní proces, jestliže by nenastal problém s překládkou do jiného přepravního kontejneru.

17. Přivezení špatného kontejneru na nakládku – přepravní proces vždy začíná nakládkou zboží do přepravního kontejneru, který je přivezen na tahači z terminálu v Uhřetěvsi. Dotčený kontejner je ve vlastnictví vybraného rejdaře, který vstupuje do přepravního procesu. V této souvislosti zde vyvstává riziko, že je do areálu společnosti přivezen např. špatně těsnící či nějakým jiným způsobem poškozený kontejner. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je malá, ale závažnost dopadu na přepravní proces je vyšší, jelikož z důvodu poškozeného kontejneru by během přepravy mohlo dojít k znehodnocení či poškození zboží. Např. do kontejneru by se mohla dostat vlhkost, voda atd. Analyzovaná společnost se snaží předcházet tomuto problému tím, že je vždy před zahájením nakládky zboží přivezený přepravní kontejner zkontrolován oddělením expedice. Pracovník z tohoto oddělení vstoupí do kontejneru, který se vzápětí zavře. Tímto způsobem se zjistí, zda je v kontejneru absolutní tma – pokud ano, znamená to, že kontejner správně těsní. Objeví-li se po uzavření světelné mezery, znamená to, že kontejner špatně těsní. V tomto případě je okamžitě kontaktována spediční firma a společnost ji požádá o výměnu kontejneru nebo o povolení svépomocné opravy.

18. Zabavení kontejneru v zemi příjemce – při vykládce přepravního kontejneru z nákladní lodi v přístavu určení může dojít k jeho zabavení včetně konfiskace jeho obsahu. Tato situace může nastat v případě, že se daný příslušný orgán rozhodne, že konkrétní přepravní kontejner nelze do země tranzitovat / importovat a označí ho za nevyhovující (nežádoucí) či podezřelý. Analyzovaná společnost se v tomto případě nedovolá svých práv a musí se pokusit o vyřešení nastalého problému. Společnost se musí rozhodnout, zda je pro ni výhodné nevyhovující kontejner odkoupit zpět či nikoliv. Vybere-li si odkup, vyvstává zde další velký problém, jelikož analyzovaná společnost nemá pravomoc obchodovat ve Spojených státech amerických.

Odkup musí být v tomto případě řešen přes obchodní partnery, kteří mají sídlo v USA. Možnost výskytu tohoto zásadního rizika je velmi malá, ale určitá pravděpodobnost zde existuje. Pokud by výše popsané riziko skutečně nastalo, mělo by zcela zásadní vliv na celý přepravní proces.

19. Posunutí nákladu v kontejneru vlivem brzdění – dalším rizikem v souvislosti s přepravou zboží pomocí silniční přepravy je situace, kdy by vlivem prudkého zabrzdění došlo k posunu zboží uvnitř kontejneru. Pravděpodobnost tohoto rizika je téměř nereálná, protože je zboží v kontejneru silně upevněno pomocí vaků a dřevěných tyčí. Pokud by však i přes toto opatření došlo k pohybu zboží v kontejneru, záleželo by na jeho následcích. Vedl-li by k zásadnímu posunu (zborcení / svalení / zřícení balení), mělo by to již určitý stupeň dopadu na přepravní proces, neboť by muselo dojít k přeskládání a přerovnání balení, které by muselo proběhnout za specifických bezpečnostních podmínek, jelikož se přepravované zboží nachází v kategorii nebezpečného zboží v první klasifikační skupině.

20. Vyloupení kontejneru – pravděpodobnost výskytu u tohoto rizika je velmi malá, jelikož jednotlivé kontejnery jsou zabezpečeny a v případě jednotlivých přístavů se nacházejí pod kamerovými systémy. Co se týče dopadu na přepravní proces v případě výskytu, jedná se nejvyšší stupeň, jelikož analyzovaná společnost přijde o své zboží.

17.1.5 Rizika spojená s přístavem a nákladní lodí

Následující podkapitola je zaměřena na rizika, která se pojí s přístavem a nákladní lodí, na kterou je dané zboží nakládáno a převáženo z Evropy do Spojených států amerických. V následující tabulce jsou vyjmenována čtyři hlavní rizika, která jsou v dalším bodě detailněji okomentována.

Tabulka 9 Rizika spojená s přístavem a nákladní lodí

Název rizika		Pravděpodobnost výskytu	Stupeň dopadu	Velikost rizika = P*D
21.	Riziko vypuknutí požáru na nákladní lodi	1,3	5	6,5
22.	Riziko přeplněných přístavů – odmítnutí přijetí zboží	1,8	5	9
23.	Přepadení nákladní lodi	0,5	5	2,5
24.	Narušení přesného time managementu – nestihnutí nakládky zboží na nákladní loď	4	5	20

Zdroj: vlastní zpracování

Detailnější popis jednotlivých rizik včetně odůvodnění hodnocení

21. Riziko vypuknutí požáru na nákladní lodi – toto riziko je jedno z málo pravděpodobných, ale vždy zde nějaká šance na vypuknutí požáru existuje. Požár na lodi může vypuknout na základě několika faktorů např. z nedbalosti zaměstnanců na lodi, kvůli vadné či zastaralé elektroinstalaci, uhození blesku při bouři atd. V rámci preventivních opatření v souvislosti s vypuknutím požáru na palubě je určeno i pořadí, jak musí být přepravní kontejnery na loď nakládány. V případě kontejnerů, které přepravují nebezpečné zboží, je jejich místo na palubě vždy v první horní řadě. Je to proto, aby při náhlém vzniku požáru tyto kontejnery byly jako první svrženy do moře, aby se předešlo rychlému šíření požáru či případné explozi. Na moři má vždy největší právo rejdař či kapitán dané nákladní lodi. Požár na lodi by měl extrémní dopad na celý přepravní proces, jelikož by z důvodu nebezpečného obsahu pravděpodobně kontejner analyzované společnosti skončil v moři.

22. Riziko přeplněných přístavů – odmítnutí přijetí zboží – vlivem některých faktorů může dojít k přeplnění kapacit přístavů, které jsou důležité pro realizaci daného přepravního procesu. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je velmi malá, ale již v minulosti nastalo. Objevilo se například v souvislosti se světovou pandemií COVID-19, kdy se jednotlivé přístavy potýkaly s nedostatkem obslužného personálu a jejich dostupné kapacity na množství přepravených kontejnerů byly nižší. Dalším příkladem byla situace, kdy došlo k uvíznutí nákladní lodi v Suezském průplavu, které narušilo celosvětový obchod a vedlo k přeplnění přístavů, jelikož nákladní lodě plující do Asie přes Suezský průplav zůstávaly v přístavech nakládky a čekaly na uvolnění nákladní lodi z průplavu. V případě výskytu tohoto rizika by se stupeň dopadu na přepravní proces odvíjel od příčiny, která by přeplnění přístavů způsobila, a na délce trvání tohoto stavu.

23. Přepadení nákladní lodi – mezi jedno z nejextrémnějších rizik patří přepadení nákladní lodi např. pašeráky či piráty na moři, kdy by ozbrojenci zajali posádku a zmocnili se celé nákladní lodi. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je velmi malá až nepravděpodobná, ale jedná se o jedno z nebezpečí, které musí být zahrnuté v analýze rizik. Co se týče stupně dopadu tohoto rizika při jeho uskutečnění, mělo by ohromný dopad na celý dodavatelský řetězec mezi společností a jejím příjemcem.

24. Narušení přesného time managementu – nestihnutí nakládky zboží na nákladní loď – toto riziko popisuje situaci, kdy se za určitých podmínek (např. velká celní kontrola, problémy při přepravě – doprava na silnici a řada dalších faktorů, které mohou způsobit zpoždění přesně naplánovaného procesu) nestihne včasná nakládka na nákladní loď v tranzitním přístavu a loď se uzavře. V tomto případě musí spediční firma nalézt jinou nákladní loď, která bude ochotna akceptovat nebezpečné zboží na své palubě – dle stanovených pravidel a podkladů může další loď

z přístavu vyplout až např. za jeden měsíc. V tomto případě společnost řeší, zda je pro ni výhodnější nechat daný kontejner v přístavu nebo jej přepravit zpátky do areálu společnosti, jelikož v přístavech se musí platit tzv. skladné a rejdaři se platí tzv. zdržené za propůjčený kontejner ke své potřebě. Pokud jsou tyto poplatky velmi vysoké, dochází k přepravě nákladu zpátky do společnosti, kde se náklad musí z původního přepravního kontejneru vyložit a vrátit zpět na depo, protože společnost nemůže skladovat kontejnery ve svém areálu. Celý přepravní proces znovu začíná v termínu, kdy se blíží nakládka na novou nákladní loď. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je vysoká a dopad na přepravní proces je extrémní, jelikož dochází k podstatnému narušení.

17.1.6 Rizika spojená se silniční přepravou

Následující skupina rizik je zaměřena na silniční přepravu, kde jsou zmíněna dvě zásadní rizika, která mohou během přepravního procesu nastat. Jde o riziko poruchy na tahači a o riziko dopravní nehody. Tato rizika jsou ohodnocena dvěma faktory – pravděpodobnost výskytu a stupeň dopadu na celý přepravní proces. Vše je znázorněno v následující tabulce.

Tabulka 10 Rizika spojená se silniční přepravou

Název rizika		Pravděpodobnost výskytu	Stupeň dopadu	Velikost rizika = P*D
25.	Porucha na tahači	2	3,5	7
26.	Nehoda tahače s nákladem	3	5	15

Zdroj: vlastní zpracování

Detailnější popis jednotlivých rizik včetně odůvodnění hodnocení

25. Porucha na tahači – další riziko, které může zásadně ovlivnit celý přepravní proces, je porucha na tahači, která by se mohla objevit během přepravy buď do tranzitního přístavu či do intermodálního terminálu v Uhřetěvsi. Pokud by se jedlo o takovou závadu, že tahač již nemůže pokračovat v přepravě, muselo by dojít k přepřahu návěsu na jiný tahač. V této situaci dochází k velkému časovému presu, jelikož tato situace může ohrozit včasné nalodění daného nákladu na nákladní loď v přístavu. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je malá, ale stupeň dopadu může být v některých případech enormní, ale v jiných naopak nemusí být žádný.

26. Nehoda tahače s nákladem – dalším velkým rizikem při silniční přepravě je dopravní nehoda tahače. Při dopravní nehodě může dojít k poškození/ znehodnocení přepravovaného zboží dle typu dopravní nehody. Převrátí-li se tahač, může se celý náklad z kontejneru vysypat. V tomto případě musí být všechny náboje sesbírány a dojde k vyčíslení škody na zboží. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je

střední, jelikož silniční doprava se považuje za jednu z nejnebezpečnějších. Stupeň dopadu při tomto riziku by ovlivňovala míra poškození přepravovaného zboží, ale co se týče přepravního procesu, došlo by k jeho úplnému zastavení a muselo by znovu začít plánování nové přepravy, přičemž opět hrozí propadnutí platných licencí atd.

17.1.7 Ostatní rizika

Poslední skupina rizik zahrnuje pouze jedno riziko. Jedná se o situaci, kdy probíhá na železnicích stávka zaměstnanců. Ohodnocení tohoto rizika je zobrazeno v následující tabulce.

Tabulka 11 Ostatní rizika

Název rizika		Pravděpodobnost výskytu	Stupeň dopadu	Velikost rizika = P*D
27.	Stávka na železnici	0,5	3	1,5

Zdroj: vlastní zpracování

27. Stávka na železnici – jedno z dalších rizik, které ale nelze ovlivnit, je stávka železnic. V tomto případě je v ohrožení zpoždění nákladu, který je do tranzitního přístavu přepravován přes intermodální překladiště v Uhřetěbově. Opět dochází k narušení přepravního procesu a hrozí, že nedojde ke včasné nakládce na nákladní loď, protože všechny operace na sebe navazují. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika se liší podle politické a odborové situace ve státě. Stupeň dopadu tohoto rizika by mohl být opět velmi vysoký, ale pokud by se pouze jednalo například o půldenní stávku, nemuselo by dojít k narušení dodavatelského řetězce.

17.2 Hodnocení rizik

Tato podkapitola se zaměřuje na detailnější prozkoumání rizik, která byla definována a charakterizována v předcházející podkapitole. Jedná se o hrozby, které mohou určitým způsobem ovlivnit precizně naplánovaný přepravní proces. Pro podrobnější zhodnocení analýzy rizik byla využita matice, z které vznikly čtyři stupně velikosti rizik.

V nadcházející tabulce jsou shrnuta všechna rizika podle jednotlivých skupin, do kterých byla zařazena. Dále lze z tabulky zjistit, do jaké kategorie dané riziko patří podle barevného rozlišení u „Velikosti rizika“. Barevné zvýraznění bylo rozděleno do pěti kategorií viz tabulka 14 Skupiny rizik, která také slouží jako legenda pro již zmíněnou matici rizik, ve které jsou jednotlivá rizika označena pouze číslem.

Tabulka 12 Souhrn všech popsanych rizik – 1. část

Skupina rizika	Název rizika	Riziko	Stupeň dopadu	Pravděpodobnost výskytu	Velkost rizika = P*D
Přípravná fáze	Spediční firma odmítne organizování přepravního procesu	Riziko 1	1	1,5	1,5
	Po schválení cenové nabídky společností, spediční firma ne-nadále odmítne přepravní proces	Riziko 2	2,5	0,5	1,25
	Do dané destinace příjemce ne-existuje přepravní cesta	Riziko 3	5	0,8	4
	Do dané destinace příjemce existuje přepravní cesta – dojde k odmítnutí ze strany přístavu	Riziko 4	3,5	1,5	5,25
	Od tranzitní země společnost nedostane povolení tranzitu	Riziko 5	2,5	2	5
	Odmítnutí vydání importní/exportní licence	Riziko 6	5	2	10
	Může dojít k náhlé změně trasy - např. jiný přístav nalodění (Rotterdam – Holandsko)	Riziko 7	4	2	8
Rejdař	Rejdař neschválí požadavek k nalodění zboží VČAS	Riziko 8	4,5	4	18
	Rejdař vezme zpět své schválení ohledně přepravy zboží na své lodi	Riziko 9	5	1,5	7,5
	Nedojde k uvolnění kontejneru k přepravě	Riziko 10	4	3	12
Celnice	Zboží spadne do velké celní kontroly v ČR	Riziko 11	2,5	3,5	8,75
	Zboží spadne do velké celní kontroly v přístavu nalodění	Riziko 12	3	3	9
	Zboží neprojde celní kontrolou	Riziko 13	5	2,5	12,5

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 13 Souhrn všech popsanych rizik – 2. část

Skupina rizika	Název rizika	Riziko	Stupeň dopadu	Pravděpodobnost výskytu	Velkost rizika = P*D
Kontejner	Labelling (označování) kontejnerů – ztráta značení nebezpečnosti kontejnerů	Riziko 14	1,5	3	4,5
	Špatné uchopení kontejneru jeřábem např. v Uhříněvsi	Riziko 15	4	1	4
	Poškození kontejneru v přístavu - „zmáčknutí“	Riziko 16	3,5	0,5	1,75
	Zaslán špatný kontejner na nákladku	Riziko 17	3	1	3
	Zabavení kontejneru v zemi příjemce	Riziko 18	5	1	5
	Posunutí nákladu v kontejneru vlivem brzdění	Riziko 19	3	0,5	1,5
	Vyloupení kontejneru	Riziko 20	5	0,5	2,5
Loď	Riziko vypuknutí požáru na nákladní lodi	Riziko 21	5	1,3	6,5
	Riziko přeplněných přístavů – odmítnutí přijetí zboží	Riziko 22	5	1,8	9
	Přepadení nákladní lodi	Riziko 23	5	0,5	2,5
	Narušení přesného time managementu – nestihnutí nákladky zboží na nákladní loď	Riziko 24	5	4	20
Silniční přeprava	Porucha na tahači	Riziko 25	3,5	2	7
	Nehoda tahače s nákladem	Riziko 26	5	3	15
Ostatní	Stávka na železnici	Riziko 27	0,5	3	1,5

Zdroj: vlastní zpracování

V následující tabulce je popsána legenda, která vysvětluje jednotlivá zbarvení v předcházející tabulce. Rizika v přepravním procesu byla celkem rozdělena do pěti skupin dle velikosti vypočítané jako součin pravděpodobnosti výskytu a rizika dopadu. Škály jednotlivých rizik byly stanoveny následovně.

Tabulka 14 Skupiny rizik

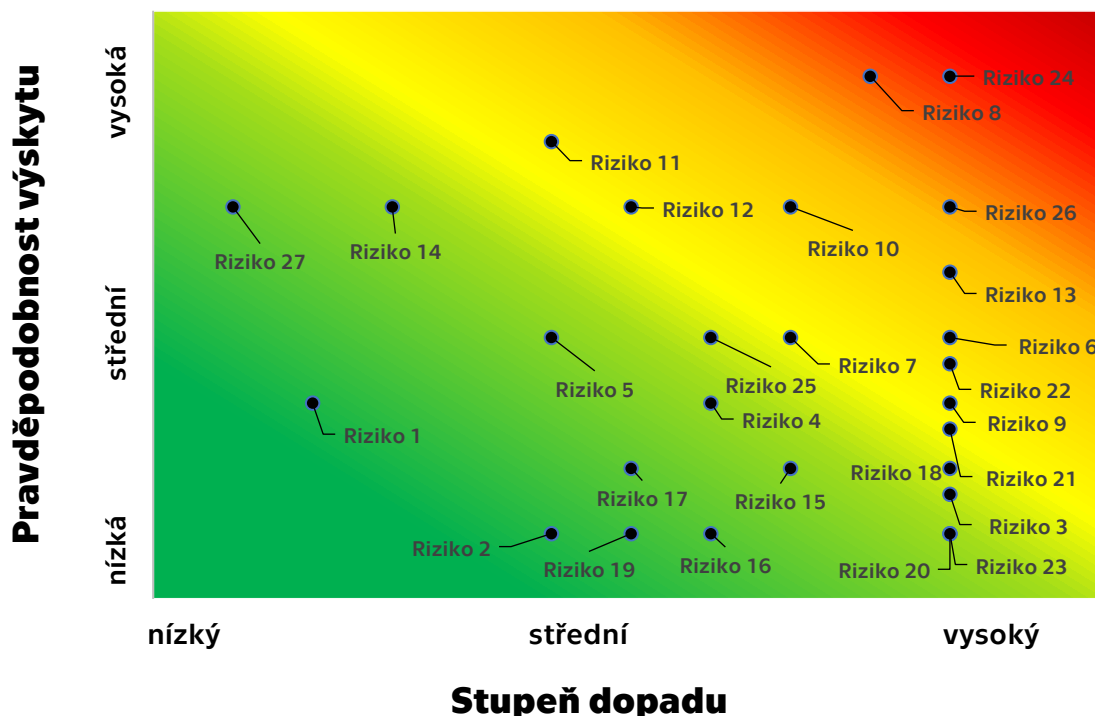
Počet bodů	Velikost rizika	Množství
1-5	Nevýznamná	14
6-10	Méně významná	8
11-15	Významná	3
16-20	Velmi významná	2
21-25	Kritické	0

Zdroj: vlastní zpracování

17.2.1 Matice rizik

Matice rizik představuje grafické znázornění výše popsaných rizik na základě pravděpodobnosti výskytu rizika (na ose y) a stupně jeho dopadu na daný přepravní proces (na ose x). V matici rizik jsou rozlišeny tři základní stupně nebezpečnosti dle barev – malá nebezpečnost je reprezentována zelenou barvou, střední riziko – žlutou barvou a nejnebezpečnější rizika se nacházejí v oddílu červené barvy. Matice rizik opět dokazuje, že nejvíce rizik se nachází ve žlutém pásu. Jedná se o rizika střední velikosti, která ve většině případů analyzovaná společnost nedokáže určitým způsobem ovlivnit, jelikož není hlavním původcem jejich vzniku (tím jsou obvykle další zainteresované strany v přepravním procesu či jiné faktory). Matice rizik je znázorněna na následující straně. Jednotlivá rizika jsou vedena pod číselným označením, které vychází z: *Tabulka 15 Souhrn všech popsaných rizik.*

Matice rizik



Zdroj: vlastní zpracování

17.3 Návrhy a opatření k daným rizikům

V této kapitole se nacházejí různé návrhy a opatření, které by mohly zabránit vzniku či alespoň z určité části zmírnit rizika, která byla popsána a analyzována v předešlých kapitolách. Celá tato kapitola je rozdělena do jednotlivých podkapitol dle zjištěné velikosti jednotlivých rizik. Jde o tyto skupiny: rizika nevýznamná, méně významná, významná, velmi významná a kritická (v této skupině se nenachází, žádné z popisovaných rizik)

17.3.1 Velikost rizik – nevýznamná

První skupina rizik má dle zjištěné analýzy téměř nevýznamný vliv na daný přepravní proces. Jde o rizika, která byla v analýze rizik ohodnocena body 1–5. Jedná se o nejrozsáhlejší skupinu, která sčítá čtrnáct různých druhů rizik.

1. Spediční firma odmítne organizování přepravního procesu

Analyzovaná společnost by se tomuto riziku mohla vyvarovat takovým způsobem, že bude oslovovat takové spediční firmy, dle jejich interně nastavených kritérií, které jsou již dány, popřípadě tato hlediska rozšířit o další možné faktory, či vytvořit analýzu trhu a vybrat ty nejlepší spedice, které by v dané analýze vyšly.

2. Po schválení cenové nabídky společností, spediční firma nenadále odmítne přepravní proces

V případě tohoto rizika platí téměř totožné opatření, které již bylo popsáno v předešlé variantě. Opět zde platí pravidlo, že analyzovaná společnost musí vybrat takovou spedici, u které má téměř danou jistotu, že tato skutečnost nenastane.

3. Do dané destinace příjemce neexistuje přepravní cesta

Analyzovaná společnost musí vybrat takovou spedici, která bude ochotna hledat různé možnosti, jak do dané destinace zboží k příjemci přepravit. Opět musí zvolit takovou spediční firmu, která již má nějaké zkušenosti s přepravou zboží do míst, kam neexistují přímé přepravní cesty.

4. Do dané destinace příjemce existuje přepravní cesta – dojde k odmítnutí ze strany přístavu

V případě výskytu tohoto rizika stojí mnoho otazníků, proč tomu došlo. V tomto případě by si analyzovaná společnost mohla vytvořit tzv. Kauzální analýzu (je mnoho metod, které se touto problematikou zabývají), která slouží k detailnějšímu zjištění vztahu mezi podmínkami a danou událostí. V tom případě by mohla být využita metoda Kauzálního řetězce, která si klade opakovaně otázku „Proč?“ - k dané příčině došlo.

5. Od tranzitní země společnost nedostane povolení tranzitu

Pokud dojde k výskytu tohoto rizika, musí se daná spediční firma, která daný přepravní proces plánovala zachovat pružně a danou přepravní cestu rychle přeplánovat. Podmínkou je, aby analyzovaná společnost, měla vybranou takovou spedici, která bude schopna reagovat. V rámci neustálé kontinuálního zlepšování kvality jednotlivých procesů, je ale nezbytné, aby došlo k položení otázky, proč daná zásilka nedostala dané povolení. Jaké byly příčiny vzniku? Byla daná dokumentace dostačená? Jaké nedostatky nastaly? V případě zjišťování jednotlivých příčin daného následku by mohl být využit tzv. Diagram příčin či následků známý také pod názvem Ishikawův diagram – „rybí kost“. Jedná se o jednu z metod Kauzální analýzy, který byla vysvětlena u předešlého rizika

6. Labelling (označování) kontejnerů – ztráta značení nebezpečnosti kontejnerů

Opatřením proti tomuto riziku je důležité kvalitní přidělení bezpečnostního značení a případná průběžná kontrola ze strany např. řidiče daného nákladu či jiného subjektu, který daný kontejner přepravuje. Dalším preventivním opatřením by mohl být duplikát, daného značení, který by byl přiložen k veškeré papírové dokumentaci k danému zboží a díky tomu by mohl sloužit k okamžitému připevnění. Zde však vstupují otázky, zda by to bylo dle platné legislativy možné a zda by se to finančně vyplatilo.

7. Špatné uchopení kontejneru jeřábem např. v Uhříněvsi

8. Poškození kontejneru v přístavu - „zmáčknutí“

Opatřením proti výskytu těchto rizik (7. a 8. jedná se velmi podobné události) je ověření, zda daný dotčený subjekt (např. v Uhříněvsi) má spolehlivou zdvihací techniku, zkušené a proškolené pracovníky a uzavření pojištění pro případ výskytu této nenadálé události.

9. Zaslán špatný kontejner na nakládku

Za výskyt tohoto rizika nemůže analyzovaná společnost ani oslovená spediční firma. Opatřením ale proti výskytu toho problému je vytvoření časové rezervy v přepravním procesu, která by s tímto faktem měla počítat – pro případné zaslání nového či opravu stávajícího kontejneru.

10. Zabavení kontejneru v zemi příjemce přepravce

Další riziko, které bohužel nelze úplně ovlivnit jak ze strany spedice, tak analyzované společnosti. V případě výskytu, by jako preventivním opatřením, pro další zásilky do dané země, kde došlo k zabavení, vstupovalo vypracování např. Dimenzionální analýzy, která se zabývá pěti dimenzemi: předmětová („Co?“), prostorová („Kde?“), časová („Kdy?“), kvantitativní („Kolik?“) a kvalitativní („Jak závažný je problém?“).

11. Posunutí nákladu v kontejneru vlivem brzdění

Opatřením proti tomuto riziku, je dodržení předpisů, které stanovují, jak má být daný náklad v přepravním kontejneru umístěn. Dalším preventivním opatřením by měla být průběžná kontrola při nakládce zboží zaměstnanci či vedoucími pracovníky z analyzované společnosti, kteří jsou odpovědní za nakládku.

12. Vyloupení kontejneru

Tomuto riziku se lze vyvarovat pomocí správného uzavření a uzamčení daného kontejneru. Dále je důležité, aby se vždy daný kontejner, pokud je např. nakládán v pátek a během víkendu mu není umožněno, aby jel přes dálnice, aby byl umístěn pod dohled kamerového systému v oplocené areálu.

13. Přepadení nákladní lodi

Tomuto riziku se lze pouze vyvarovat, že daný rejdař, který bude osloven pro přepravu dané komodity, bude využívat k přeplutí daného moře a oceánu pouze známé cesty a trasy a nebude zajíždět do neznámých končin.

14. Stávka na železnici

Při plánování přepravního procesu je důležité, aby vybraná spediční firma, sledovala aktuální dění v daných státech (např. stávky na železnicích), přes které je dané zboží přepravováno. Díky tomuto preventivními opatření se daný přepravní proces nedostane do časového presu.

17.3.2 Velikost rizik – méně významná

Druhá skupina představuje méně významná rizika (počet dosažených bodů 6-10) pro daný přepravní proces. Dle analýzy rizik jsem bylo zařazeno celkem osm rizik. Jednotlivá opatření a návrhy na jejich eliminaci jsou popsány níže.

15. Odmítnutí vydání importní/exportní licence

Analyzovaná společnost si musí neustále hlídat svou kvalitu a nastavení interních procesů, aby vše probíhalo bez chyb, bez zbytečné časové prodlevy. V případě výskytu tohoto rizika vstupují do popředí otázky – „*Co zapříčinilo, že nebyla licence vydána? Co je potřeba udělat jinak? Byla veškerá dokumentace správná?*“ atd. V tomto případě je hlavním doporučením, aby společnost opět provedla jednu z metod Kauzální analýzy (např. Diagram příčin a následků – Ishikawův diagram).

16. Může dojít k náhlé změně trasy - např. jiný přístav nalodění

Výskyt tohoto rizika se nedá žádným opatřením přímo eliminovat, ale v případě plánování přepravního procesu je důležité s touto změnou počítat a vytvořit tak vyšší časovou rezervu v daném procesu.

17. Rejdař vezme zpět své schválení ohledně přepravy zboží na své lodi

Tomuto riziku nelze úplně předejít pomocí různých opatření. V případě jeho výskytu je, ale důležité, aby analyzovaná společnost zjistila příčinu, proč k nenadálému zrušení ze strany rejdaře došlo („*Je chyba na straně analyzované společnosti či na statně daného rejdaře?*“). V tomto případě je vhodné opět použít jednu z metod, která se zabývá problematickou příčin a následků.

18. Zboží spadne do velké celní kontroly v přístavu nalodění

Opatřením proti tomu riziku je vytvoření větší časové rezervy v přepravním procesu – pravděpodobnost výskytu tohoto rizika nelze přímo ovlivnit analyzovanou společností ani spediční firmou.

19. Riziko vypuknutí požáru na nákladní lodi

Jedná se o jeden z faktorů, který může vzniknou nenadále nebo nedbalostí dané posádky na nákladní lodi. Opatřením k tomuto riziku, je výběr takového rejdaře, který disponuje moderní flotilou, zaměstnává vyškolený personál a případně je držitel ISO normy pro kvalitu.

20. Riziko přeplněných přístavů – odmítnutí přijetí zboží

Jedním z návrhů, jak tomuto riziku předejít, je sledování aktuálních informací v přístavech, které jsou klíčové pro daný přepravní proces. Pokud dojde k odmítnutí k příjmu daného zboží, bylo by vhodné, aby bylo zjištěno, na základě, jakých příčin nebylo zboží přijato a předešlo se této situaci při přepravě dalšího zboží. Pro získání odpovědi, by byla vhodné využít opět Kauzální analýzu.

21. Porucha na tahači

K tomuto riziku lze alespoň z určité části předejít, a to takovým způsobem, že analyzovaná společnost si vybere takovou spedičici, která má k dispozici modernizovaný vozový park, platné STK a vozy ve výborném stavu. V souvislosti s tímto rizikem by do výběru spedičnické firmy mohlo být zařazeno kritérium na požadavek ISO certifikát kvality.

17.3.3 Velikost rizik – významná

Třetí skupina je reprezentována riziky, která mají již významný vliv na působení celého přepravního procesu a v předešlé analýze rizik byly ohodnoceny body 11-15. Tato skupina je celkem zastoupena čtyřmi riziky. Jednotlivé návrhy a opatření k těmto rizikům jsou popsány následně.

22. Nedojde k uvolnění kontejneru k přepravě

Jedná se o riziko, které bohužel analyzovaná společnost nemůže přímo ovlivnit. Výskyt tohoto rizika by mohla zabránit upozorňující notifikace, či e-mail, která by upozornila, že pro daný přepravní proces není ještě daný kontejner uvolněn i přes to, že se již blíží datum nakládky.

23. Zboží spadne do velké celní kontroly v ČR

Výskyt tohoto rizika nelze do jisté míry předem určit, ani ho žádným způsobem eliminovat. Jediné, co lze z preventivních opatření učinit je vytvoření časové rezervy, pokud by daná velká celní kontrola nastala.

24. Zboží neprojde celní kontrolou

Nařízení o provedení celní kontroly nelze žádným způsobem přehlédnout. Pokud však dané zboží neprojde nařízenou kontrolou, je nutné hledat v analyzované společnosti příčiny, které tuto skutečnost způsobily. V tomto případě je vhodné použít opět již zmíněnou kauzální analýzu a využít metodu např. Strom kauzálních vztahů, který předpokládá, že následek je tvořen více příčinami na každé horizontální úrovni. (Analýza a formulace problémů, 2013)

25. Nehoda tahače s nákladem

Samotná analyzovaná společnost nemůže za zrealizování tohoto rizika, může mu ale alespoň na základě preventivního opatření předejít, a to na základě výběru takové spedičnické firmy, která dodržuje zákony (zákoník práce, předpisy o zákonných přestávkách řidičů) a zaměstnává spolehlivé a proškolené řidiče, kteří mají čistý trestní rejstřík a splňují podmínky dle smlouvy ADR.

17.3.4 Velikost rizik – velmi významná

Poslední skupina, do které byla dle analýzy rizik přiřazena jednotlivá rizika, představuje pro daný přepravní proces velmi významné ohrožení. Jednotlivá rizika v této skupině byla ohodnocena body 15-20. Celkem jsem byla přiřazeny dvě rizika.

26. Rejdař neschválí požadavek k nalodění zboží VČAS

Opatření, které by mohlo tomuto riziku předejít je zavedení posílání upozorňujících zpráv v pravidelných intervalech, které by upozorňovali rejdaře o tom, že musí dané zboží přijmout či odmítnout na svou nákladní loď do daného data. Jedná se o riziko, které bohužel nemůže analyzovaná firma ani spediční firma přímo ovlivnit.

27. Narušení přesného time managementu – nestihnutí nakládky zboží na nákladní loď

Na základě tohoto rizika, ale i jiných, ve kterých hraje hlavní roli časové zpoždění, je hlavním doporučením pro eliminaci těchto skutečností vytvoření tzv. Kritické cesty (CPM – Critical Path Method). Jedná se o metodu, která za pomoci orientovaného a ohodnoceného grafu hledá očekávanou dobu trvání daného projektu a zároveň v něm vznikne tzv. kritická cesta, což znamená, že se zde nevyskytuje žádná časová rezerva. Na základě tohoto grafu by mohlo dojít k lepší optimalizaci při plánování přepravních procesů. (Metoda kritické cesty (CPM), © 2023)

18 Závěr

Hlavním cílem této diplomové práce bylo vypracování případové studie, která by se zaměřovala na analyzování přepravního procesu, konkrétně přepravy nebezpečného nákladu z areálu oslovené společnosti (Sellier & Bellot) až k příjemci do Spojených států amerických. Dílčím cílem této práce bylo vytvoření podrobné analýzy rizik, která by zahrnovala taková rizika, která se mohou v průběhu přepravního procesu objevit. Pro sepsání této diplomové práce bylo nezbytné dostudovat některé části týkající se dané problematiky dodavatelského řetězce např. jednotlivé dokumenty vystupující v přepravním procesu, obchodní podmínky INCOTERMS, klasifikace a balení nebezpečného zboží, pravidla pro přepravu nebezpečných věcí a látek dle jednotlivých módů dopravy a také celní procesy, jak na území České republiky, Německa, tak ve Spojených státech amerických.

Celá práce byla rozdělena na dvě části. První část této diplomové práce byla zaměřena na teoretické poznatky, které se týkaly dané problematiky přepravního procesu. Druhý oddíl práce již byl plně zaměřen na analýzu a popis přepravního procesu. Tato pasáž vznikla na základě rozhovorů se zaměstnankyní z oddělení Logistiky v oslovené společnosti – Sellier & Bellot a.s. S danou zaměstnankyní proběhly během února a března 2023 dva rozhovory. Kdy na prvním byla probírána problematika týkající se přepravního procesu a na druhém možná rizika, která by mohla během přepravy nastat. Rozhovory probíhaly formou polostandardizovaného interview, kde byly přímo stanovené otázky, které byly pro lepší zpřesnění doplněny doplňujícími otázkami.

Během vypracování analytické části bylo zjištěno, že společnost využívá k zajištění přepravy spediční firmy, které vybírají na základě interně stanovených kritérií a že do Spojených států amerických je nebezpečné zboží možno přepravit pouze pomocí třech rejdářů – CMA CGM S. A., A. P. Moller – Maersk Group a HAPAG-LLOYD.

V souvislosti s vypracováním případové studie bylo dále vyzkoumáno, že přeprava do Spojených států amerických může probíhat dvěma formami přepravy. Jedna z nich je, že přepravované zboží je vezeno do tranzitního přístavu pouze pomocí silniční přepravy, kde je následně nakládáno na nákladní loď. V tomto případě se jedná o rychlejší způsob, který je ale také finančně náročnější. Druhým způsobem, který je ve většině případech využíván, je kombinace silniční a železniční přepravy. V tomto případě je využíváno intermodální překladiště v Uhřetěvsi u Prahy, z kterého je zboží transportováno do tranzitního přístavu, kde dochází k nakládce na danou loď. Jedná se o časově náročnější variantu, ale oproti tomu finančně levnější.

Další poznatek, který byl objeven, mapoval situaci, kdy si daný příjemce stanovuje, zda chce dané zboží dopravit až přímo do jeho místa určení (v takovém případě se jedná o tzv. „door to door“) či si dané zboží vyzvedne v přístavu určení. V tomto případě se může jednat o přímou či klasickou vykládku z lodi. V souvislosti s velmi specifickým

druhem zboží (munice, střelivo) nebyly konkrétně jmenovány americké přístavy, kam je zboží nejčastěji dováženo, ale byly uvedeny všechny významné přístavy USA, kam lze dané zboží přepravit – východní, jižní a západní pobřeží.

Nezbytnou součástí analyzovaného přepravního procesu byl také popis jednotlivých dokumentů, které jsou nutné vyhotovit, buď danou společností, příjemcem, ale i jinými zainteresovanými stranami. Jedná se např. o Importní či Exportní licenci, Povolení na konkrétního zákazníka, End user certificate – EUC, Intermodal dangerous goods declaration – IMO, Import security filing – ISF, Packing list, Konosament atd.

V souvislosti s danými poznatky byly vypracovány dva Ganttovy diagramy, ve kterých byly zahrnuty přípravné práce (kontaktování spedice, vyřizování potřebných dokumentů atd) a fáze realizace přepravního procesu. První diagram mapoval situaci, kdy byla využívána silniční přeprava, námořní přeprava a příjemce si dané zboží vyzvedl v konečném přístavu. V tomto případě daný proces trval 80 dní. Druhý případ znázorňoval situaci, kdy byla využita kombinace silniční, železniční a námořní přepravy a příjemce si určil dopravit zboží do místa určení. V této variantě byla doba trvání stanovena na 85,5 dní (časový fond se může lišit, dle místa doručení ve Spojených státech). První proces byl také zpracován dle metody BPMN (Business Process Model and Notation) v softwarovém programu Bizagi Modeler.

Bylo zjištěno, že celkové náklady na přepravu jednoho kontejneru do Spojených států amerických se přibližně pohybují okolo 11 000 USD.

V analýze rizik bylo celkem definováno dvacet sedm rizik, která byly následně vyhodnocena dle jejich pravděpodobnosti výskytu a stupně dopadu na daný přepravní proces. Dle zjištěného výsledku byla zařazena do pěti možných kategorií. Nejvíce rizik bylo zaznamenáno v první kategorii (nevýznamná rizika) s celkovým počtem čtrnáct. V druhé kategorii (méně významná rizika) - osm, ve třetí (významná) - tři, ve čtvrté (velmi významná) - dvě a v poslední kategorii (kritická) - žádná. K daným rizikům byla vytvořena matice rizik a návrhy či opatření proti jejich eliminaci.

Na základě výše popsané analýzy vyplývá, že dosavadní přepravní proces je nastaven správně, ale velmi slabými a kritickými místy jsou časové rezervy během přepravy.

Nevýhodou tohoto typu procesu je, že jednotlivé činnosti a úkony na sebe postupně navazují a když dojde k narušení či prodloužení jedné činnosti, tak se celý proces dostává do časového presu a může dojít tak jeho selhání. V tomto případě musí dojít k jeho znovu naplánování a obnovení realizace. S výše popsaným problémem se dostává do popředí varianta, zda dané časové prodlevy mezi jednotlivými kroky neprodloužit. K tomuto typu problému by bylo vhodné využít např. metodu tzv. Kritické cesty (CPM – Critical Path Method). Zda ale vystupuje otázka, jak by se daný přepravní proces navýšil skrze náklady.

Jedno z doporučení, které plyne z analýzy rizik je, že by bylo vhodné, kdyby společnost využívala pro řešení jednotlivých rizik při jejich výskytu následnou Kauzální analýzu, kterou je možno praktikovat mnoha metodami (např. Diagram příčin a následků – Ishikawův diagram, Strom kauzálních vztahů, Kauzální řetězec, Kauzální diagnóza, Analýza silového posla atd.) pro nalezení příčin a následků, proč k dané skutečnosti došlo a případě s z tohoto ponaučit do budoucna.

19 Seznam použité literatury

1. **NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ.** *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-601-2.
2. **ŠUBERT, Miroslav.** *Uplatnění pravidel INCOTERMS v praxi zahraničního obchodu*. 2. Praha: ICC Česká republika, 2016. ISBN 978-80-904651-0-7.
3. **LUKOSZOVÁ, Xenie a kolektiv.** *Logistické technologie v dodavatelském řetězci*. Praha: Ekopress, 2022. ISBN 978-80-86929-89-7.
4. **LOCHAMNOVÁ, Alena.** *Logistika – Základy logistiky*. 3., aktualizované vydání. Praha: Computer Media, 2022. ISBN 978-80-7402-449-8.
5. **KOLÁŘ, Petr.** *Intermodální přeprava se zvláštním zřetelem na její organizaci a řízení* [online]. Wolters Kluwer, 9/2019n. I. [cit. 2023-02-09]. ISBN 978-80-7598-415-9. Dostupné z: <https://obchod.wolterskluwer.cz/cz/intermodalni-preprava-se-zvlastnim-zretelem-na-jeji-organizaci-a-rizeni.p5249.html>
6. **NOVÁK, Radek a kolektiv.** *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasílatelství*. Praha: C.H.BECK, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6.
7. **VĚŽNÍKOVÁ, Hana.** *Transport nebezpečných věcí*. Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2019. ISBN 9788073852177.
8. **GROS, Ivan a kolektiv.** *Velká kniha LOGISTIKY*. Praha: Vydavatelství VŠCHT, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.
9. **KALÍNSKÁ, Emílie a kolektiv.** *Mezinárodní obchod v 21. století*. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3396-8.
10. **KORECKÝ, Michal a Václav TRKOVSKÝ.** *Management rizik projektů se zaměřením na projekty v průmyslových podnicích*. Praha: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-3221-3.
11. **SMEJKAL, Vladimír a Karel RAIS.** *Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích*. 3., aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-3051-6.
12. **VOCHOZKA, Marek, Petr MULAČ a kolektiv.** *Podniková ekonomika*. Praha: Grada Publishing, 2012. ISBN 978-80-247-4372-1.

20 Seznam internetových zdrojů

1. **ADN 2021 - Přeprava nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách.** © 2023 . Ministerstvo dopravy ČR. *www.mdcr.cz*. [Online] © 2023 . [Citace: 12. 3 2023.] <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Vodni-doprava/Preprava-nebezpecnych-veci/ADN-2021-Preprava-nebezpecnych-veci-po-vnitroze>.
2. **Eurostat. 2022.** Transport of dangerous goods. *www.eurostat.eu*. [Online] 13. Prosinec 2022. [Citace: 28. 2 2023.] https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/RAIL_GO_DNGGOOD__custom_4707836/default/map?lang=en.
3. **The CMA CGM Group - Our activities.** © 2023. The CMA CGM Group. *www.cmacgm-group.com*. [Online] CMA CGM Group, © 2023. [Citace: 28. 2 2023.] <https://www.cmacgm-group.com/en/group-and-vision/our-activities>.
4. **10 nejlepších mezinárodních kontejnerových přepravních společností v roce 2023.** © 2023 . MoverDB.com. *www.moverdb.com*. [Online] MOVERDB.COM, © 2023 . [Citace: 13. 3 2023.] <https://moverdb.com/cs/prepravni-spolecnosti/>.
5. **11/1975 Sb. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR).** © 2010. Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění. *www.zakonyprolidi.cz*. [Online] AION CS, s.r.o. , © 2010. [Citace: 2. 12 2022.] <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1975-11>.
6. **111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě.** © 2010. Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění. *www.zakonyprolidi.cz*. [Online] AION CS, s.r.o. , © 2010. [Citace: 18. 4 2023.] <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111#cast3>.
7. **193/1996 Sb. Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží.** © 2010. Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění. *www.zakonyprolidi.cz*. [Online] AION CS, s.r.o., © 2010. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1996-193>.
8. **477/2001 Sb. Zákon o obalech.** © 2010. Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění . *www.zakonyprolidi.cz*. [Online] AION CS, s.r.o. , © 2010. [Citace: 15. 12 2022.] <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-477#cast1>.
9. **About CBP.** ©2023. U.S. Customs and Border Protection. *www.cbp.gov*. [Online] ©2023. [Citace: 3. 4 2023.] <https://www.cbp.gov/about>.

- 10. About us and our members. © 2023 .** BIMCO. *www.bimco.org*. [Online] Denmark: BIMCO Head Office, © 2023 . [Citace: 2. 11 2022.] <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members>.
- 11. Adoption of the UNCTAD/ICC Rules on Multimodal. 1992.** UNCTAD. *www.unctad.org*. [Online] 7. Leden 1992. [Citace: 12. 2 2022.] https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf.
- 12. Analýza a formulace problémů. 2013.** Rozhodovací procesy 5. *www.fchi-oppa.vscht.cz*. [Online] 2013. [Citace: 18. 4 2023.] http://fchi-oppa.vscht.cz/uploads/AK09-Rozhodovani/5_rozhodov%C3%A1n%C3%AD.pdf#:~:text=Strom%20kauz%C3%A1ln%C3%ADch%20vztah%C5%AF%3A%20EF%83%98Vyu%C5%BE%C3%ADv%C3%A1%20se%20kauz%C3%A1ln%C3%AD%20dedukce%20EF%83%98P%C5%99edpoklad,m%C5%AF%C5%BEe%20b%C3%BDt.
- 13. Bremerhaven. ©2023.** Bremenports. *www.bremenports.de*. [Online] bremenports GmbH & Co. KG, ©2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.bremenports.de/en/ports/bremerhaven>.
- 14. Celní správa ČR. 2023.** Důkazy původu. *www.celnisprava.cz*. [Online] 2023. <https://www.celnisprava.cz/cz/clo/puvod-zbozi/Stranky/dukazy-puvodu.aspx>.
- 15. Certifikace ISO 14001. © 2022 .** *www.dqsglobal.com*. [Online] DQS Holding GmbH, 2023 © 2022 . [Citace: 12. 2 2023.] https://www.dqsglobal.com/cs-cz/certifikace/certifikace-iso-14001?gclid=CjwKCAjwrpOiBhBVEiwA_473dPPgDk84pmjG3VpzjxA9UVGXmNsypi_9T3lQcqAM4lWj4Zc-unhU7BoCOzQQA_vD_BwE.
- 16. CIM/SMGS . ©2023.** ČD Cargo, a.s. - člen skupiny České dráhy. *www.cdcargo.cz*. [Online] ©2023. [Citace: 12. 2 2023.] https://www.cdcargo.cz/cs_CZ/cim/smgs.
- 17. CIT-Rail.org - COTIF. © 2022 .** COTIF. *www.cit-rail.org/*. [Online] International Rail Transport Committee, © 2022 . [Citace: 2. 12 2022.] <https://cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/#content-306960>.
- 18. Dangerous Goods | UNECE. © 2022.** Homepage | UNECE. *www.unece.org*. [Online] United Nations Economic Commission for Europe, © 2022. [Citace: 4. 12 2022.] <https://unece.org/transport/dangerous-goods>.

- 19. doc. Ing. Milan Jan Půček, MBA, PhD. © 2020.** Techniky efektivního řízení měst a obcí: Analýza rizik (metodika). [Online] © 2020. [Citace: 15. 3 2023.] https://www.dataplan.info/img_upload/f96fc5d7def29509aefc6784e61f65b/analyza-rizik-text-metodika.pdf.
- 20. Dodatečné celní doklady. ©2022.** Generální ředitelství pro obchod Evropské komise "DG TRADE". www.trade.ec.europa.eu. [Online] ©2022. [Citace: 23. 11 2022.] <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/cs/content/dalsi-dokumenty-celniho-odbaveni>.
- 21. Dohoda ADR - 2021. © 2023.** Ministerstvo dopravy ČR. www.mdcr.cz. [Online] © 2023. [Citace: 4. 3 2023.] [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021).
- 22. Fakulta dopravní - ČVUT. 2008-2009.** MULTIMODÁLNÍ PŘEPRAVNÍ SYSTÉMY. www.fd.cvut.cz. [Online] 2008-2009. <https://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/vn.html>.
- 23. Hapag-Lloyd AG. © 2023.** Hapag-Lloyd AG. www.hapag-lloyd.com. [Online] Hapag-Lloyd AG, © 2023. [Citace: 14. 3 2023.] <https://www.hapag-lloyd.com/en/home.html>.
- 24. Helena Bartáková. 2010.** Společný nákladní list CIM/SMGS. www.logistika.ekonom.cz. [Online] 15. Března 2010. [Citace: 12. 2 2023.] <https://logistika.ekonom.cz/c1-41240110-spolecny-nakladni-list-cim-smgs>. ISSN 2787-9380.
- 25. Hrozba. © 2023 .** Ministerstvo vnitra ČR. www.mvcr.cz. [Online] Ministerstvo vnitra České republiky, © 2023 . [Citace: 4. 18 2023.] <https://www.mvcr.cz/clanek/hrozba.aspx>.
- 26. IATA - About us. ©2023.** International Air Transport Association. www.iata.org. [Online] ©2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.iata.org/>.
- 27. IATA - Air Cargo Tariffs and Rules. ©2023.** International Air Transport Association. www.iata.org. [Online] ©2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/air-cargo-tariffs-and-rules-what-you-need-to-know/>.
- 28. IBC kontejnery. © 2023.** OBAL CENTRUM s.r.o. . www.obalcentrum.cz. [Online] © 2023. [Citace: 11. 4 2023.] <https://www.obalcentrum.cz/ibc-kontejnery>.

- 29. Identifikační značení vojenské munice. 2020.** České obranné standardy. www.oos-data.army.cz. [Online] 2020. [Citace: 15. 11 2022.] <http://oos-data.army.cz/cos/cos/131502.pdf>.
- 30. Imo - Dangerous Goods Declaration Form. © 2023 .** TemplateRoller. www.templateroller.com. [Online] © 2023 . [Citace: 25. 3 2023.] <https://www.templateroller.com/template/292375/imo-dangerous-goods-declaration-form.html>.
- 31. Importing into the United States. ©2023.** U.S. Customs and Border Protection. www.cbp.gov. [Online] ©2023. [Citace: 3. 4 2023.] <https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/Importing%20into%20the%20U.S.pdf>.
- 32. Incoterms® 2020. 2022.** ICC - International Chamber of Commerce. www.iccwbo.org. [Online] 2022. [Citace: 23. 11 2022.] <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/what-are-the-key-changes-in-incoterms-2020/>.
- 33. Informace o kombinované dopravě. © 2023.** BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., vytvořila eBRÁNA . www.bohemiakombi.cz. [Online] www.bohemiakombi.cz, © 2023. [Citace: 23. 11 2022.] <https://www.bohemiakombi.cz/informace-o-kombinovane-doprave>.
- 34. Informace o Licenční správě. © 2005 .** Ministerstvo průmyslu a obchodu. www.mpo.cz. [Online] © 2005 . [Citace: 14. 3 2023.] <https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/licencni-sprava/o-licencni-sprave/informace-o-licencni-sprave--8846/>.
- 35. Ing. Pavel Konečný, Ing. Jiří Miletín. 2021.** Značení dopravních jednotek a kontejnerů. www.dlprofi.cz. [Online] © 1997 - 2023 by Dashöfer Holding, Ltd., Verlag Dashöfer, nakladatelství, spol. s r. o. Evropská 423/178, P. O. Box 124, 160 41 Praha 6, 15. Červenec 2021. [Citace: 4. 3 2023.] https://www.dlprofi.cz/33/znaceni-dopravnich-jednotek-a-kontejneru-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EmYaQNZ1k_jNrBXDwbIsYVk/?uri_view_type=5.
- 36. Interaktiver Hafenplan des Hamburger Hafens. © 2023.** port of Hamburg. www.hafen-hamburg.de. [Online] Hafen Hamburg Marketing e.V. , © 2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.hafen-hamburg.de/de/hafenplan/>.

- 37. International Federation of Freight Forwarders Associations. © 2022.** FIATA - Who we are. www.fiata.org. [Online] © 2022. [Citace: 3. 12 2022.] <https://fiata.org/about/>.
- 38. Introduction to IMO. 2023.** International Maritime Organization. www.imo.org. [Online] 2023. [Citace: 15. 11 2022.] <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>.
- 39. Kabotáž (vnitrostátní přeprava zahraničním dopravcem). ©2022.** Ministerstvo dopravy ČR. www.mdcr.cz. [Online] 29. Srpen ©2022. [Citace: 12. 2 2023.] [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-\(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravcV](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Kabotaz-(vnitrostatni-preprava-zahranicnim-dopravcV).
- 40. Kdo je občan třetí země? © 2023.** Ministerstvo vnitra ČR. www.mvcr.cz. [Online] © 2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.mvcr.cz/clanek/kdo-je-obcan-treti-zeme.aspx>.
- 41. Kemler a UN – označování nebezpečných látek při silniční přepravě. 2012.** www.pozary.cz. [Online] 17. Leden 2012. [Citace: 10. 12 2022.] <https://www.pozary.cz/clanek/50601-kemler-a-un-oznacovani-nebezpecnych-latek-pri-silnicni-preprave/>.
- 42. Kombinovaná doprava. ©2016.** Ministerstvo dopravy ČR. www.mdcr.cz. [Online] 22. Prosinec ©2016. [Citace: 12. 12 2022.] [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Kombinovana-doprava-\(2\)/kombinovana-doprava-\(1\)](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Kombinovana-doprava-(2)/kombinovana-doprava-(1)).
- 43. Kontakty - Policie České republiky. © 2023.** Úvodní strana - Policie České republiky. www.policie.cz. [Online] Policie ČR, © 2023. : <https://www.policie.cz/SCRIPT/imapa.aspx?area=stc&nid=270&docid=22455&num=12>.
- 44. Loading list | consignment note. © 2023.** LIS - Speditionssoftware & Transport-Management-Software. www.lis.eu. [Online] LIS Logistics Lexicon, © 2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.lis.eu/en/lexikon/loading-list/#:~:text=The%20loading%20list%20or%20the%20consignment%20note%20is,until%20delivery%20to%20the%20recipient%20of%20the%20goods..>
- 45. Maersk. © 2023.** About A.P. Moller - Maersk. www.maersk.com. [Online] A.P. Moller - Maersk, © 2023. [Citace: 12. 3 2023.] <https://www.maersk.com/about>.

- 46. Metoda kritické cesty (CPM).** © 2023. PM Consulting. *www.pmconsulting.cz*. [Online] PM Consulting, © 2023. [Citace: 14. 4 2023.] <https://www.pmconsulting.cz/slovnicky-pojem/metoda-kriticke-cesty-cpm/#:~:text=Metoda%20kritick%C3%A9%20cesty%20%28Critical%20path%20method%20%E2%80%93%20CPM%29,Dnes%20se%20pro%20vizualizaci%20pou%C5%BE%C3%ADvaj%C3%AD%20i%20Ganttovy%20grafy..>
- 47. Ministerstvo dopravy ČR. 2019.** Dohoda ADR. *www.mdcr.cz*. [Online] 2019. [Citace: 15. 11 2022.] [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Dohoda-ADR-2019/03_ADR-2019_Cast-2.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Dohoda-ADR-2019/03_ADR-2019_Cast-2.pdf.aspx).
- 48. Mission - OTIF. 2023.** OTIF- Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. *www.otif.org*. [Online] Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail, 2023. [Citace: 15. 11 2022.] https://otif.org/en/?page_id=3.
- 49. Mission | UNECE. ©2023.** The United Nations Economic Commission for Europe. *www.unece.org*. [Online] ©2023. [Citace: 29. 2 2023.] <https://unece.org/mission>.
- 50. Multiwaybill 95. 2016.** BIMCO. *www.bimco.org*. [Online] 2016. [Citace: 12. 1 2023.] <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/multiwaybill-95>.
- 51. Nákladní doprava - časové řady. 2022.** Český statistický úřad. *www.czso.cz*. [Online] 2022. [Citace: 18. 11 2022.] https://www.czso.cz/csu/czso/nakladni_doprava_casove_rady.
- 52. Námořní úřad ČR - IMDG - úvod. ©2023.** Ministerstvo dopravy ČR. *www.mdcr.cz*. [Online] ©2023. [Citace: 15. 11 2022.] https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Namorni-urad-CR/Informace-namorniho-uradu-verejnosti/Informace-o-preprave-nebezpecneho-zbozi-po-mori/03_IMDG-2018_uvod.pdf.aspx?lang=cs-CZ.
- 53. Námořní úřad ČR - Předmluva, úvod - IMDG. ©2023.** Ministerstvo dopravy ČR. *www.mdcr.cz*. [Online] ©2023. [Citace: 12. 1 2023.] https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Namorni-urad-CR/Informace-namorniho-uradu-verejnosti/Informace-o-preprave-nebezpecneho-zbozi-po-mori/02_IMDG-2018_Predmluva,-obsah.pdf.aspx?lang=cs-CZ.

- 54. Nová verze příručky pro vyplňování JSD. 2013.** Celní správa ČR . www.celnisprava.cz. [Online] 2013. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/aktuality/Stranky/nova-verze-prirucky-pro-vyplnovani-jsd-14.aspx>.
- 55. Nové technologie vnitrokontinentálních přeprav. ©2011.** Časopis SILNICE ŽELEZNICE - Rozvoj dopravní infrastruktury v České republice, na Slovensku i ve světě, moderní trendy, stavební postupy, používané materiály a technologie. www.old.silnice-zeleznice.cz. [Online] 2. Prosinec ©2011. [Citace: 12. 2 2023.] <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/nove-technologie-vnitrokontinentalnich-preprav/>.
- 56. Nové tiskopisy VDD. 2023.** Celní správa. www.celnisprava.cz. [Online] 2023. [Citace: 18. 4 2023.] <https://www.celnisprava.cz/cz/clo/e-customs/ecs/Documents/Dokumenty-Informace/FORMS1617R31v44.xls>.
- 57. Nový Občanský zákoník - Díl 7 - Závazky ze smluv o přepravě . © 1997.** Podnikatel.cz - největší server pro podnikatele v ČR. www.podnikatel.cz. [Online] © 1997. [Citace: 13. 11 2022.] <https://www.podnikatel.cz/zakony/novy-obcansky-zakonik/f4587011/#cast4-hlava2-dil7-od>.
- 58. Nový Občanský zákoník - Předpis č. 89/2012 Sb. - Náložný list. © 1997.** Podnikatel.cz - největší server pro podnikatele v ČR. www.podnikatel.cz. [Online] © 1997. [Citace: 23. leden 2023.] <https://www.podnikatel.cz/zakony/novy-obcansky-zakonik/f4587085/>.
- 59. O Celní správě ČR. 2023.** Celní správa ČR. www.celnisprava.cz. [Online] 2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.celnisprava.cz/cz/o-nas/Stranky/celnisprava.aspx>.
- 60. O nás - ÚROSKOJ. © 2004-2014.** Úřad pro obrannou standardizaci, katalogizaci a státní ověřování jakost. www.uroskoj.army.cz. [Online] Ministerstvo obrany, © 2004-2014. [Citace: 23. 3 2023.] <https://uroskoj.army.cz/>.
- 61. OTIF. 2019.** www.otif.org. [Online] 1. Květen 2019. [Citace: 12. 2 2023.] <https://otif.org/fileadmin/new/1-About/1C-Convention/Geographical%20scope%20of%20COTIF%20and%20its%20appendices.pdf>.
- 62. Packing List (PL). 2023.** What is a packing list, and what should it include? www.eurosender.com. [Online] Eurosender SARL, 9 Rue du Laboratoire, 1911 Luxembourg, Luxembourg, 2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.eurosender.com/en/logistics-glossary/packing-list>.

- 63. Pojem Maghreb.** © 2005-2023. scs.abz.cz . www.slovník-cizích-slov.abz.cz. [Online] © 2005-2023. [Citace: 11. 4 2023.] <https://slovník-cizích-slov.abz.cz/web.php/slovo/maghreb>.
- 64. Používání přemyslitelných cisteren a výčečlankových kontejnerů (MEGC).** ©2023. Ministerstvo dopravy ČR - Námořní úřad ČR. www.mdcr.cz. [Online] ©2023. [Citace: 8. 4 2023.] https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Namorni-urad-CR/Informace-namorniho-uradu-verejnosti/Informace-o-preprave-nebezpecneho-zbozi-po-mori/31__IMDG-2018__Kapitola-4-2.pdf.aspx?lang=cs-CZ.
- 65. Požadavky NATO na ověření kvality při návrhu, vývoji a výrobě.** © 2020. Úřad pro obrannou standardizaci, katalogizaci a státní ověřování jakosti. www.oos-data.army.cz. [Online] © 2020. [Citace: 20. 3 2023.] <https://oos-data.army.cz/cos/cos/051672.pdf>.
- 66. Pravidla původu . 2022.** Generální ředitelství pro obchod Evropské komise "DG TRADE". www.trade.ec.europa.eu. [Online] 2022. [Citace: 23. 11 2022.] <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/cs/content/pravidla-puvodu-0>.
- 67. Preferenční obchodní vztahy EU s třetími zeměmi.** © 2005. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR. www.mpo.cz. [Online] © 2005. [Citace: 2. 11 2022.] <https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/mezinarodni-obchodni-dohody/preferencni-obchodni-vztahy-eu-s-tretimizememi--92562/>.
- 68. Průvodce nákladním listem CIM/SMGS. 2019.** Mezinárodní železniční přepravní výbor -CIT. www.cdcargo.cz. [Online] 1. Leden 2019. [Citace: 2. 12 2022.] <https://www.cdcargo.cz/documents/10179/62222/GLV-CIM-SMGS.pdf/784bcf9c-316b-4cfb-baa8-f1f1fe58a1ae>.
- 69. Příležitost - Slovník současné češtiny. 2023.** Nechybujte | Portál o českém jazyce . www.nechybujte.cz. [Online] Lingea s.r.o, 2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.nechybujte.cz/slovník-soucasne-cestiny/p%C5%99%C3%ADle%C5%BEitost?>.
- 70. Příručka pro tranzit. 2021.** Evropská komise - Generální ředitelství pro daně a celní unii . www.taxation-customs.ec.europa.eu. [Online] 19. 4 2021. [Citace: 8. 4 2023.] https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2021-12/transit_manual_june_2020_cs.pdf.

- 71. Rejdař.** © 1999. CoJeCo.cz - Vaše všeobecná encyklopedie. www.cojeco.cz. [Online] © 1999. [Citace: 23. 3 2023.] <https://www.cojeco.cz/rejdar>.
- 72. Rozdíl mezi rizikem a nejistotou.** © 2023. cs.weblogographic.com. www.cs.weblogographic.com. [Online] © 2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://cs.weblogographic.com/difference-between-risk#:~:text=Pod%20pojmem%20nejistota%20se%20rozum%C3%AD%20absence%20jistoty%20nebo,d%C5%AFvodu%20nedostate%C4%8Dn%C3%BDch%20informac%C3%AD%20nebo%20znalost%C3%AD%20o%20sou%C4%8Dasn%C3%A9m%20stavu..>
- 73. Rozměry a stohování lodních kontejnerů.** © 2022. TAVOBAL s.r.o. www.obalove-materialy.cz. [Online] © 2022. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.obalove-materialy.cz/o-nas/clanky/rozmery-a-stohovani-lodnich-kontejneru>.
- 74. Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) .** © 1999-2023. Váš průvodce právem - Sběrka zákonů, judikatura, právo. www.epravo.cz. [Online] © 1999-2023. [Citace: 15. 11 2022.] https://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/2017m/sb0011-2017m.pdf.
- 75. Safety data sheet.** 2015. Sellier & Bellot. www.sellierbellot.us. [Online] 2015. [Citace: 15. 2 2023.] <https://www.sellierbellot.us/repository/file/article/Shotgun-shells.pdf>.
- 76. SB 6/2008 LOGISTIKA: Bezpečnostní plomby s certifikací.** © 2022. Svět balení - Obalové inovace, trendy, novinky, zprávy a názory pro packagingové profesionály. www.svetbaleni.cz. [Online] © 2022. [Citace: 25. 3 2023.] <https://www.svetbaleni.cz/2008/11/01/sb-6-2008-logistika-bezpecnostni-plomby-s-certifikaci/>.
- 77. Sběrka listin - Sellier & Bellot a.s.** © 2023. Veřejný rejstřík a Sběrka listin - Ministerstvo spravedlnosti České republiky. www.or.justice.cz. [Online] Ministerstvo spravedlnosti České republiky, © 2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=375274>.
- 78. Singh, Manish.** 2019. Difference between Original Bill of Lading and Sea Waybill of lading. www.shiplyst.com. [Online] © 2023 | WordPress Theme by MH Themes, 7. 5 2019. [Citace: 25. 3 2023.] <https://www.shiplyst.com/blog/difference-between-original-bill-of-lading-and-sea-waybill-of-lading/>.
- 79. Slovník pojmů.** © 2023. LogEx s.r.o. - dopravní služby . www.logex.cz. [Online] © 2023. [Citace: 12. 3 2023.] <https://www.logex.cz/slovník-pojmu>.

- 80. SNS - Společenství nezávislých států. © 2019 - 2023.** GEOGRAF.in. www.geograf.in/cs/. [Online] © 2019 - 2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.geograf.in/cs/category2.php?category=sns>.
- 81. Společnost - historie. 2023.** Sellier & Bellot. www.sellier-bellot.cz. [Online] 2023. [Citace: 23. 2 2023.] <https://www.sellier-bellot.cz/spolecnost/>.
- 82. Struktur des Zolls. © 2023.** Der Zoll. www.zoll.de. [Online] © 2023. [Citace: 3. 4 2023.] https://www.zoll.de/DE/Der-Zoll/der-zoll_node.html.
- 83. Thompson, Ben. 2020.** Incoterms® 2020 Explained - The complete Guide. www.incodocs.com. [Online] 20. Leden 2020. [Citace: 23. 11 2022.] <https://incodocs.com/blog/incoterms-2020-explained-the-complete-guide/>.
- 84. Uhlíková stopa. © 2023.** Bureau Veritas Czech Republic. www.bureauveritas.cz. [Online] Certifikace a inspekce, © 2023. [Citace: 25. 2 2023.] https://www.bureauveritas.cz/nase-sluzby/nefinancni-esg-reporting/uhlikova-stopa?gclid=EA1aIQobChMI95rj1dSA_glVApCyCh29bg-nEAYAiAAEglZSvD_BwE.
- 85. Uhlíková stopa podniku. © 2013.** CI2, o.p.s. www.ci2.co.cz. [Online] CI2, o.p.s. Jeronýmova 337/6, 252 19 Rudná, Česká republika., © 2013. [Citace: 23. 3 2023.] <https://ci2.co.cz/cs/uhlikova-stopa-podniku>.
- 86. UN kód. ©2022.** LEXIKON BOZP A PO . www.guard7.cz. [Online] 12. července ©2022. [Citace: 25. 11 2022.] <https://www.guard7.cz/un-kod/>.
- 87. United Nations. 2010.** ADR. www.unece.org. [Online] 2010. [Citace: 25. 11 2022.] <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/adr2011/English/Volumell.pdf#page=279>.
- 88. United Nations Commission On International Trade Law. 2023.** Rotterdam Rules: On-line Resources. www.uncitral.un.org. [Online] 2023. [Citace: 25. 11 2022.] https://uncitral.un.org/en/en/library/online_resources/rotterdam_rules.
- 89. Universalhafen Hamburg. © 2023.** Port of Hamburg. www.hafen-hamburg.de. [Online] Hafen Hamburg Marketing e.V., © 2023. [Citace: 12. 2 2023.] <https://www.hafen-hamburg.de/de/hamburger-hafen/hamburger-hafen/>.
- 90. Úřad pro civilní letectví. 2021.** Letecký předpis - bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží. www.aim.rlp.cz. [Online] 4. Listopad 2021. [Citace: 25. 11

2022.] https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-18/data/print/L-18_cely.pdf.

91. Vývozní doprovodný doklad. © 2018 . Ze-cel-ag.cz - Jana Zednková. www.ze-cel-ag.cz. [Online] © 2018 . [Citace: 18. 4 2023.] <https://www.ze-cel-ag.cz/vyvozni-doprovodny-doklad/>.

92. Zákon č. 111/1994 Sb. - Zákon o silniční dopravě. © 2010. Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění. www.zakonyprolidi.cz. [Online] AION CS, s.r.o. , © 2010. [Citace: 3. 12 2022.] <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111#cast3>.

93. Zákon o Celní správě České republiky. 2012. Zákon č. 17/2012 Sb. - Zákon o Celní správě České republiky. www.zakonyprolidi.cz. [Online] 2012. [Citace: 3. 12 2022.] <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-17>.

94. Zásady bezpečnosti pro přepravu vojenské munice a výbušnin. © 2023. Documents Professional Platform - PDF Download Free. www.adoc.pub.cz. [Online] © 2023. [Citace: 15. 1 2023.] <https://adoc.pub/zasady-bezpenosti-pro-pepravu-vojenske-munice-a-vybuin.html>.

95. Zdeněk Vesecký. 2017. ISO 9001. K čemu je a potřebujete ho vůbec? www.podnikatel.cz. [Online] 11. 9 2017. [Citace: 15. 2 2023.] <https://www.podnikatel.cz/clanky/iso-9001-k-cemu-je-a-potrebuje-ho-vubec/>.

96. Zvláštní práva čerpání (SDR, též ZPČ). © 2023 . Česká bankovní asociace. www.cbaonline.cz. [Online] © 2023 . [Citace: 8. 4 2023.] <https://cbaonline.cz/zvlastni-prava-cerpani-sdr-tez-zpc>.

21 Seznam vědeckých článků

1. **CEMPÍREK, Václav, Bedřich RATHOUSKÝ a Petr JIRÁSEK.** THE INTERMODAL TRANSPORTATION OF SEMITRAILERS. *Perner's Contacts* [online]. 2020, **15**(2), 18 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://pernerscontacts.upce.cz/index.php/perner/article/view/1650/1402>
2. **CHOCHOLÁČ, Jan, Dana SOMMERAUEROVÁ a Jaroslava HYRŠLOVÁ.** Analysis of Combined Transport in the Czech Republic in relation with CSR. *Transport Means: proceedings of the 21st international scientific conference, September 20-22, 2017, Juodkrante, Lithuania*. Juodkrantė, Lithuania: Kaunas University of Technology, 2017, **21**(1), 6s. ISSN 1822-296X. Dostupné také z: <https://dk.upce.cz/handle/10195/72258?locale-attribute=en>
3. **ŘÍHA, Zdeněk a Iveta DOČKALÍKOVÁ.** Economic aspect of combined transport. *Open Engineering*. 2021, **11**(1), 994-999. ISSN 2391-5439. Dostupné z: doi:10.1515/eng-2021-0095
4. **EUROPEAN COMMISSION.** *Revision of the Combined Transport Directive*. INCEPTION IMPACT ASSESSMENT. Brussels, 2021, 5s. Ref. Ares(2021)5187133 - 19/08/2021. Dostupné také z: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13010-Sustainable-transport-revision-of-Combined-Transport-Directive_en
5. **PAPE, Marketa.** Combined Transport Directive review: Getting more goods off EU roads. *EU Legislation in Progress*. 4th ed. European Parliament, 2019, **1**(1), 1-8. Dostupné také z: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/623553/EPRS_BRI\(2018\)623553_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/623553/EPRS_BRI(2018)623553_EN.pdf)
6. **BORTOLINI, Marco, Maurizio FACCIO, Emilio FERRARI, Mauro GAMBERI a Francesco PILATI.** Fresh food sustainable distribution: cost, delivery time and carbon footprint three-objective optimization. *Journal of Food Engineering*. 2016, **2016**(174), 56-67. ISSN 02608774. Dostupné z: doi:10.1016/j.jfoodeng.2015.11.014
7. **HEMMELMAYR, Vera, Karl F. DOERNER, Richard F. HARTL a Martin W. P. SAVELSBERGH.** Delivery strategies for blood products supplies. *OR Spectrum*. 2009, **31**(4), 707-725. ISSN 0171-6468. Dostupné z: doi:10.1007/s00291-008-0134-7
8. **PIVKO, Štefan.** Hazard classes of ammunition and explosives and their characteristics. *University Review*. 2018, **12**(2), 44-46.
9. **ŠENOVSKÝ, Pavel.** Matice rizik – zajímavosti, problémy a jak je minimalizovat. *Spektrum* [online]. **21**(2), str. 36-41 [cit. 2023-04-10]. ISSN 1804-1639. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/356854702_Matice_rizik_-_zajimavosti_problemy_a_jak_je_minimalizovat

10. NOVÁK, Radek. Přepravní smlouvy v mezinárodní multimodální přepravě a Rotterdamská pravidla. *Perner's Contacts*. 2021, **16**(1), 6. Dostupné z: doi:10.46585/pc.2021.1.1666

22 Seznam obrázků

Obrázek 1 Intermodální přepravní řetězec	13
Graf 2 Celkové náklady na dopravu a vzdálenost.....	19
Graf 3 Závislost jednotkových nákladů na vzdálenost.....	19
Obrázek 4 Třída 1 - Informativní značení.....	29
Obrázek 5 Přeprava nebezpečného nákladu v Evropě 2021	30
Obrázek 6 Ukázka použití upozorňujících prvků	31
Obrázek 7 UN kód a Kemlerův kód	32
Obrázek 8 Druh střel a jejich symbol	34
Obrázek 9 Vnější obal munice – popis	35
Obrázek 10 Členské státy OTIF a uplatňování dodatků COTIF.....	39
Obrázek 11 Různá pojetí rizika.....	47
Obrázek 12 Organizační struktura	51
Obrázek 13 Přístav Hamburg	59
Obrázek 14 Přístav Bremerhaven	59
Obrázek 15 Přístavy v USA.....	61
Obrázek 16 Rozdíl mezi B/L a SWB	64
Obrázek 17 Ganttův diagram – přepravní proces (silnice + námořní přeprava).....	69
Obrázek 18 Ganttův diagram – přepravní proces (silnice + železnice + námořní přeprava + „INLAND“ po USA).....	69
Obrázek 19 Vývojový diagram – Oslovování spedičních firem.....	70
Obrázek 20 Přehled dokladů.....	71
Obrázek 21 Vývojový diagram – Příprava potřebných dokumentů.....	72
Obrázek 22 Vývojový diagram - 1. část.....	73
Obrázek 23 Vývojový diagram – přepravní proces 2. část.....	74
Obrázek 24 Matice rizik	91
Obrázek 25 FIATA FBL Standard Package	120
Obrázek 26 Multiwaybill 95 – 1.strana	121
Obrázek 27 Multiwaybill 95 – 2.strana	122
Obrázek 28 Bezpečnostní list (Material safety data sheet – MSDS) – 1.strana.....	123
Obrázek 29 Bezpečnostní list (Material safety data sheet) - 2. strana	124
Obrázek 30 EUC – End-Use Certificate – 1.strana.....	125
Obrázek 31 EUC – End-Use Certificate – 2.strana.....	126
Obrázek 32 IMO – Dangerous Goods Declaration.....	127
Obrázek 33 ISF – Importer Security Filing	127
Obrázek 34 VDD – Vývozní doprovodný doklad.....	127

23 Seznam tabulek

Tabulka 1 Množství přepravovaného nákladu v ČR - 2021	12
Tabulka 2 Fixní a variabilní náklady dle druhu dopravy	19
Tabulka 3 Počet zaměstnanců ve společnosti	51
Tabulka 4 Obraty společnosti 2018–2021	52
Tabulka 5 Rizika v přípravné fázi.....	77
Tabulka 6 Rizika spojená s rejdařem	79
Tabulka 7 Rizika spojená s celním řízením	80
Tabulka 8 Rizika spojená s přepravním kontejnerem	82
Tabulka 9 Rizika spojená s přístavem a nákladní lodí.....	84
Tabulka 10 Rizika spojená se silniční dopravou.....	86
Tabulka 11 Ostatní rizika.....	87
Tabulka 12 Souhrn všech popsanych rizik – 1. část.....	88
Tabulka 13 Souhrn všech popsanych rizik – 2. část.....	89
Tabulka 14 Skupiny rizik.....	90

24 Přílohy

24.1 Podmínky ICOTERMS

V této příloze se nacházejí zbylé podmínky ICOTERMS, které nejsou používány v popisaném přepravním procesu této diplomové práce.

Skupina E (Departure)

Ve skupině E je definováno jedno pravidlo, které říká, že zboží je odvezeno kupujícím (příjemcem) přímo z budovy prodávajícího, kupující za něj dále zodpovídá.

EXW (Ex Works, Ex-Warehouse) – Ze závodu, ze skladu

- Ze závodu znamená, že prodávající splní dodání, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu v objektu prodávajícího anebo v jiném místě např. sklad, továrna, závod, skladiště aj.
- Prodávající nemusí zboží nakládat na žádné svozové vozidlo. Nemusí je ani odbavit pro vývoz, pokud se takové odbavení týká.
- Hlavním východiskem tohoto pravidla je, co nejpřesněji určit bod v rámci místa dodání, jelikož náklady a riziko až po tento bod jdou na účet prodávajícího.
- Toto pravidlo může být použito pro jakýkoliv způsob dopravy a zároveň v případech, kdy je použit více než jeden způsob dopravy.
- Je vhodné pro vnitrostátní obchod. (Šubert, 2016)

Skupina F (Main carriage not paid by seller)

FCA (Free Carrier) – Vyplaceně dopravci

- Prodávající zajistí přepravu na dohodnuté místo k přepravci, kterého určil kupující. Od tohoto okamžiku je přeprava a veškeré poplatky záležitostí kupujícího (příjemce).
- Dále je v pravidle řečeno, že pokud to daná situace vyžaduje, prodávající musí celně odbavit zboží pro vývoz.
- Toto pravidlo může být použito pro jakýkoliv způsob dopravy a zároveň v případech, kdy je použit více než jeden způsob dopravy. (Šubert, 2016)

Skupina C (Main carriage paid by seller)

CPT (Carriage Paid To) - Přeprava placeno do

- Toto pravidlo lze uplatnit na jakýkoliv způsob dopravy a zároveň může být použito v případě využití více dopravních prostředků.
- Prodávající předá zboží dopravci nebo jiné prodávajícím určené osobě na dohodnutém místě (pokud je takové místo mezi stranami dohodnuto).
- Prodávající musí uzavřít smlouvu o přepravě a uhradit náklady na přepravu potřebné k dopravení zboží do ujednaného místa určení. (Šubert, 2016)

- Prodávající nezajišťuje pojištění zásilky.

CIP (Carriage and Insurance Paid To) – Přeprava a pojištění placeno do

- Toto pravidlo lze uplatnit na jakýkoliv způsob dopravy a zároveň může být použito v případě využití více dopravních prostředků.
- Prodávající dodá zboží dopravci nebo jiné osobě jmenované prodávajícím ve sjednaném místě a zároveň je povinen sjednat přepravu a nést náklady spojené s dodáním zboží do místa určení.
- Prodávající musí uzavřít pojištění sjaté s krytím rizika v případě ztráty nebo poškození během přepravy pro kupujícího. (Šubert, 2016)

Skupina D (Arrival)

Poslední skupina zahrnuje tři pravidla DAP, DAT a DDP, jejichž podstatou je, že prodávající nese veškeré náklady a rizika spojená s celou trasou přepravy zboží. Všechna pravidla lze uplatnit pro jakýkoliv druh dopravy a zároveň i v případech, kdy je použito více než jeden obor dopravy.

DAP (Delivered at Place) – S dodáním v místě určení

- Prodávající splní dodání, jakmile je zboží dodáno k dispozici kupujícímu na příchozím dopravním prostředku připravené k vykládce místě určení.
- Prodávající nese veškerá rizika spojená s dodáním zboží do jmenovaného místa.
- Prodávající nehradí případné clo v jeho zemi. (Šubert, 2016)

DAT (Delivered at Terminal) – S dodáním do překladiště

- Prodávající zajišťuje přepravu na terminál v cílové zemi příjemce.
- Kupující (příjemce) pak nese případné poplatky za uvolněné zásilky z terminálu. (Šubert, 2016)

DDP (Delivered Duty Paid) – S dodáním clo placeno

- Prodávající splní dodání, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu, celně odbavené pro dovoz na příchozím dopravním prostředku připravené k vykládce ve sjednaném místě.
- Prodávající nese veškeré náklady a riziko spojené s dodáním zboží do tohoto místa a má povinnost celně odbavit zboží nejen pro vývoz ale i pro dovoz a uhradit clo jak pro vývoz, tak dovoz včetně provedení příslušných celních odbavení. (Šubert, 2016)

24.2 111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě

§ 23 Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě

(1) Osoba předávající nebezpečné věci k přepravě (dále jen „odesílatel“) je při přepravě nebezpečných věcí povinna v souladu s Dohodou ADR

- a) předat dopravci řádně a úplně vyplněné průvodní doklady,
- b) zatřídit a předat k přepravě pouze nebezpečné věci, jejichž přeprava je dovolena,
- c) předat nebezpečné věci k přepravě pouze, jsou-li dodržena ustanovení o způsobu přepravy nebezpečných věcí,
- d) dodržet ustanovení o zákazu společné nakládky,
- e) použít k balení nebezpečných věcí pouze schválené a předepsané obaly,
- f) zatřídit, zabalit a označit kusy nebezpečných věcí nápisy a bezpečnostními značkami,
- g) označit kontejner bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,
- h) ustanovit bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí,
- i) zabezpečit školení ostatních osob podílejících se na přepravě a
- j) uchovávat po dobu 1 roku předepsané doklady.

(2) Dopravce je při přepravě nebezpečných věcí povinen v souladu s Dohodou ADR

- a) zajistit, aby v dopravní jednotce byly při přepravě řádně a úplně vyplněné průvodní doklady,
- b) zajistit, aby pro přepravu nebezpečných věcí byla použita dopravní jednotka k tomu způsobilá a vybavená předepsanými doklady,
- c) zajistit, aby přepravu prováděla pouze osádka dopravní jednotky složená z držitelů odpovídajících osvědčení,
- d) převzít k přepravě a přepravovat pouze nebezpečné věci, jejichž přeprava je dovolena,
- e) zajistit dodržení ustanovení o nakládkce, včetně zákazu společné nakládky, vykládkce, manipulaci, zajištění nákladu, provozu dopravní jednotky a dozoru nad ní,
- f) zabránit úniku látek nebo poškození přepravovaných věcí a nepřevzít k přepravě nebezpečné věci, u nichž je jejich obal poškozený nebo netěsný,
- g) zajistit, aby v případě nehody nebo mimořádné události členové osádky vozidla provedli opatření uvedená v písemných pokynech pro řidiče vozidla,
- h) provádět přepravu dopravní jednotkou označenou bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,
- i) převzít k přepravě pouze kontejner označený bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,
- j) používat dopravní jednotku vybavenou předepsanou výbavou,
- k) dodržet ustanovení o způsobu přepravy nebezpečných věcí,
- l) vybavit dopravní jednotku hasicími přístroji,

- m) ustanovit bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí a
- n) uchovávat po dobu 1 roku předepsané doklady.

(3) Osoba zajišťující vykládku nebezpečných věcí (dále jen „příjemce“) je při přepravě nebezpečných věcí povinna v souladu s Dohodou ADR

- a) ustanovit bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí,
 - b) dodržet ustanovení o vykládce, čištění a dekontaminaci vozidla a
 - c) zabezpečit školení ostatních osob podílejících se na přepravě.
- (111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě, © 2010)


24.3 Ukázky zmíněných dokumentů

Obrázek 25 FIATA FBL Standard Package

Consignor		 FBL	 NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING <small>issued subject to UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).</small>		
Consigned to order of					
Notify address					
Place of receipt					
Ocean vessel	Port of loading				
Port of discharge	Place of delivery				
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement	
according to the declaration of the consignor					
Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2)			Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8).		
<input type="text"/>			<input type="text"/>		
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.					
Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.					
Freight amount		Freight payable at		Place and date of issue	
Cargo Insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy		Number of Original FBL's		Stamp and signature	
For delivery of goods please apply to:					

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA / Zurich-Switzerland 6.92

Zdroj: www.unttc.org, 2023

<p>Code Name: "MULTIWAYBILL"</p> <p>Consignor _____</p>	<p>MT Doc. No. _____</p>	
 <p>Consignee (not to order) _____</p>	<p>Reference No. _____</p>	
<p>MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL</p> <p>Issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), subject to the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication No. 481) and to the CMI Uniform Rules for Sea Waybills.</p> <p>Issued 1995</p>		
<p>Notify party/address _____</p>		
_____	Place of receipt	
_____	Port of loading	
_____	Port of discharge	
_____	Place of delivery	
_____	Quantity and description of goods	Gross weight, kg, Measurement, m ³
<p>Particulars above declared by Consignor</p>		
<p>Freight and charges _____</p>	<p>RECEIVED the goods in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.</p> <p>The MTO, in accordance with and to the extent of the provisions contained in this MT Waybill, and with liberty to sub-contract, undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the multimodal transport and the delivery of the goods, including all services related thereto, from the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery and accepts responsibility for such transport and such services.</p> <p>The Consignor shall be entitled to transfer right of control of the cargo to the Consignee, the exercise of such option to be noted on this MT Waybill and to be made no later than the receipt of the cargo by the Carrier.</p>	
<p>Consignor's declared value of</p> <p>subject to payment of above extra charge.</p> <p>Note: The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 10 to 12 of this MT Waybill, the liability of the MTO is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods.</p>	<p>Freight payable at _____</p>	<p>Place and date of issue _____</p> <p>Signed for the Multimodal Transport Operator (MTO) _____ as Carrier</p> <p>by _____</p> <p style="text-align: center;">As agent(s) only to the MTO</p>
<p>Printed by the BIMCO Charter Party Editor</p>		
		<p>p.i.o.</p>

MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL

CODE NAME: "MULTIWAYBILL 95"

I. GENERAL PROVISIONS

1. Applicability
The provisions of this Contract shall apply irrespective of whether there is a unimodal or a Multimodal Transport Contract involving one or several modes of transport.

2. Definitions

"Multimodal Transport Contract" means a single Contract for the carriage of Goods by at least two different modes of transport.
"Multimodal Transport Waybill" (MT Waybill) means this document evidencing the Multimodal Transport Contract and which can be replaced by electronic data interchange messages insofar as permitted by applicable law and is issued in a non-negotiable form clearly indicating a named Consignee.
"Multimodal Transport Operator" (MTO) means the person named on the face thereof who concludes a Multimodal Transport Contract and assumes responsibility for the performance thereof as a Carrier.
"Carrier" means the person who actually performs or undertakes to perform the carriage, or part thereof, whether he is identical with the Multimodal Transport Operator or not.
"Merchant" includes the Shipper, the Receiver, the Consignor, the Consignee and the owner of the Goods.
"Consignor" means the person who concludes the Multimodal Transport Contract with the Multimodal Transport Operator.
"Consignee" means the person entitled to receive the Goods from the Multimodal Transport Operator.
"Taken in charge" means that the Goods have been handed over to and accepted for carriage by the MTO.
"Delivery" means:
(i) the handing over of the Goods to the Consignee; or
(ii) the placing of the Goods at the disposal of the Consignee in accordance with the Multimodal Transport Contract or with the law or usage of the particular trade applicable at the place of delivery; or
(iii) the handing over of the Goods to an authority or other third party to whom, pursuant to the law or regulations applicable at the place of delivery, the Goods must be handed over.
"Special Drawing Rights" (SDR) means the unit of account as defined by the International Monetary Fund.
"Goods" means any property, whether animals as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the MTO, irrespective of whether such property is to be or is carried on or under deck.

3. MTO's Tariff

The terms of the MTO's applicable tariff at the date of shipment are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable tariff are available from the MTO upon request. In the case of inconsistency between this MT Waybill and the applicable tariff, this MT Waybill shall prevail.

4. Time Bar

The MTO shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability under this MT Waybill unless suit is brought within nine months after:
(a) the Delivery of the Goods; or
(b) the date when the Goods should have been delivered; or
(c) the date when, in accordance with sub-clause 10 (a) failure to deliver the Goods would give the Consignee the right to treat the Goods as lost.

5. Law and Jurisdiction

Disputes arising under this MT Waybill shall be determined by the courts and in accordance with the law at the place where the MTO has its principal place of business.

II. PERFORMANCE OF THE CONTRACT

6. Methods and Routes of Transportation

(a) The MTO is entitled to perform the transport in any reasonable manner and by any reasonable means, methods and routes.
(b) In accordance herewith, for instance, in the event of carriage by sea, vessels may sail with or without pilots, undergo repairs, adjust equipment, drydock and tow vessels in all situations.

7. Optional Stowage

(a) Goods may be stowed by the MTO by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate the Goods.
(b) Containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the MTO or received by him in a stowed condition may be carried on or under deck without notice to the Merchant.

8. Delivery of the Goods to the Consignee

The MTO undertakes to perform or to procure the performance of all acts necessary to ensure Delivery of the Goods upon proof of its identity to the person named as Consignee in the document or a person as instructed by the Consignor to a person who has acquired the Consignee's or the Consignee's rights under the Multimodal Transport Contract to give such instructions.

9. Hindrances, etc. Affecting Performance

(a) The MTO shall use reasonable endeavours to complete the transport and to deliver the Goods at the place designated for Delivery.
(b) If at any time the performance of the Contract as evidenced by this MT Waybill is or will be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind, and if by virtue of sub-clause 9 (a) the MTO has no duty to complete the performance of the Contract, the MTO (whether or not the transport is commenced) may elect to:
(i) treat the performance of the Contract as terminated and place the Goods at the Merchant's disposal at any place which the MTO shall deem safe and convenient; or
(ii) deliver the Goods at the place designated for Delivery.
(c) If the Goods are not taken Delivery of by the Merchant within a reasonable time after the MTO has called upon him to take Delivery, the MTO shall be at liberty to put the Goods in safe custody on behalf of the Merchant at the latter's risk and expense.
(d) In any event the MTO shall be entitled to full freight for Goods received for transportation and additional compensation for extra costs resulting from the circumstances referred to above.

III. LIABILITY OF THE MTO

10. Basis of Liability

(a) The responsibility of the MTO for the Goods under this Contract covers the period from the time the MTO has taken the Goods into his charge to the time of their Delivery.
(b) Subject to the defences set forth in Clauses 11 and 12, the MTO shall be liable for loss of or damage to the Goods, as well as for delay in Delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in Delivery took place while the Goods were in his charge as defined in sub-clause 10 (a) unless the MTO proves that no fault or neglect of his own or his servants or agents or any other person referred to in sub-clause 10 (a) has caused or contributed to the loss, damage or delay in Delivery.
(c) However, the MTO shall only be liable for loss following from delay in Delivery if the Consignor has made a written declaration of interest in timely Delivery which has been accepted in writing

by the MTO.

(d) The MTO shall be responsible for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person whose services he makes use for the performance of the Contract, as if such acts or omissions were his own.

(e) Delay in Delivery occurs when the Goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent MTO, having regard to the circumstances of the case.

(f) If the Goods have not been delivered within ninety (90) consecutive days following the date of Delivery determined according to Clause 10 (d) above, the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the Goods as lost.

11. Defences for Carriage by Sea or Inland Waterways
Notwithstanding the provisions of Clause 10 (b), the MTO shall not be responsible for loss, damage or delay in Delivery with respect to Goods carried by sea or inland waterways when such loss, damage or delay during such carriage results from:

- (i) act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel;
- (ii) fire, unless caused by the actual fault or privity of the Carrier;
- (iii) the causes listed in the Hague-Visby Rules article 4.2 (c) to (g);
- (iv) however, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the vessel, the MTO can prove that due diligence has been exercised to make the vessel seaworthy at the commencement of the voyage.

12. Limitation of Liability

(a) Unless the nature and value of the Goods have been declared by the Consignor before the Goods have been taken in charge by the MTO and inserted in the MT Waybill, the MTO shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the Goods in an amount exceeding:
(i) when the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (US COGSA) applies USD 500 per package or customary weight unit, or
(ii) when any other law applies, the equivalent of 666.67 SDR per package or unit, or two SDR per kilogramme of gross weight, whichever is the higher.
(b) Where a container, pallet, or similar article of transport is loaded with more than one package or unit, the package or other shipping units enumerated in the MT Waybill as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit.

Notwithstanding the above-mentioned provisions, if the Multimodal Transport does not, according to the Contract, include carriage of Goods by sea or by inland waterways, the liability of the MTO shall be limited to an amount not exceeding 8.33 SDR per kilogramme of gross weight of the Goods lost or damaged:
(d) in any case, when the loss of or damage to the Goods occurred during one particular stage of the Multimodal Transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the MTO's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

(e) If the MTO is liable in respect of loss following from delay in Delivery, or consequential loss or damage, then loss of or damage to the Goods, the value of the MTO shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of the freight under the Multimodal Transport Contract or under the contract of transport.
(f) The aggregate liability of the MTO shall not exceed the limits of liability of the relevant law of the country where the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in Delivery resulted from a personal act or omission of the MTO done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

13. Assessment of Compensation

(a) In the event of loss of or damage to the Goods, the value of such loss or damage shall be determined by reference to the value of such Goods at the place and time they are delivered to the Consignee or at the place and time when they are received by the Consignee. The Multimodal Transport Contract may provide for a different method of valuation.
(b) The value of the Goods shall be determined according to the current spot market price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no such price, by reference to the normal value of Goods of the same kind and quality.

14. Notice of Loss of or Damage to the Goods

(a) Unless notice of loss of or damage to the Goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the Consignee to the MTO when the Goods are handed over to the Consignee, such handing over is prima facie evidence of the Delivery by the MTO of the Goods as described in the MT Waybill.
(b) Where the loss or damage is not apparent, the same prima facie effect shall apply if notice in writing is not given within six consecutive days after the day when the Goods were handed over to the Consignee.

15. Defences and Limits for the MTO, Servants, etc.

(a) The provisions of this Contract apply to all claims against the MTO relating to the performance of the Multimodal Transport Contract, whether the claim be founded in contract or in tort.
(b) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant, agent or other persons whose services the MTO has used in order to perform the Multimodal Transport Contract and if any claim should nevertheless be made, to indemnify the MTO against all consequences thereof.
(c) However, the provisions of this Contract apply whenever claims relating to the performance of the Multimodal Transport Contract are made against any servant, agent or other person whose services the MTO has used in order to perform the Multimodal Transport Contract, whether such claims are founded in contract or in tort. In entering into this Contract, the MTO, to the extent of such provisions, does so not only on his own behalf but also as agent or trustee for such persons. The aggregate liability of the MTO and such persons shall not exceed the limits in Clause 12.

IV. DESCRIPTION OF GOODS

16. MTO's Responsibility

The information in the MT Waybill shall be prima facie evidence of the taking in charge by the MTO of the Goods as described by such information unless a contrary indication, such as "shipper's weight, load and count", "shipper-packed container" or similar expressions, have been made in the printed text or superimposed on the document. As between the Carrier and the Consignee the information in the MT Waybill shall be conclusive evidence of receipt of the Goods as so stated and proof to the contrary shall not be permitted provided always that the Consignee has acted in good faith.

17. Consignor's Responsibility

The Consignor shall be deemed to have guaranteed to the MTO the accuracy of the information and the description of the Goods by the MTO, of all particulars relating to the general nature of the

Goods, their marks, number, weight, volume and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the Goods as furnished by him or on his behalf for insertion in the MT Waybill.
(b) The Consignor shall indemnify the MTO for any loss or expense caused by inaccuracies in or inadequacies of the particulars referred to above.

(c) The right of the MTO to such indemnity shall in no way limit his liability under the Multimodal Transport Contract to any person other than the Consignor.
(d) The Consignor shall remain liable even if the Goods have been delivered.

18. Return of Containers

(a) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the MTO shall be returned to the MTO in the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the MTO's tariff or elsewhere.
(b) (i) The Consignor shall be liable for any loss of, damage to, or delay, including demurrage, of such articles, incurred during the period between handing over to the Consignor and return to the MTO for carriage.

(ii) The Consignor and the Consignee shall be jointly and severally liable for any loss of, damage to, or delay, including demurrage, of such articles, incurred during the period between handing over to the Consignee and return to the MTO.

19. Dangerous Goods

(a) The Consignor shall comply with all internationally recognised requirements and all rules which apply according to national law or by reason of international convention, relating to the carriage of Goods of a dangerous nature, and shall in no event inform the MTO in writing of the exact nature of the danger before Goods of a dangerous nature are taken in charge by the MTO and indicate to him, in bold face, the precautions to be taken.
(b) If the Consignor fails to provide such information and the MTO is unaware of the dangerous character of the Goods and the necessary precautions to be taken and if, at any time, they are deemed to be a hazard to life or property, they may at any place be destroyed or rendered innocuous, or may be stored in a place or in a way which the MTO may deem appropriate, without compensation and the Consignor shall be liable for all loss, damage, delay or expense arising out of this, being solely in charge, or their carriage or any service incidental thereto.
(c) The burden of proving that the MTO knew the exact nature of the danger of any Goods shipped with the knowledge of the MTO as to their dangerous nature shall become a defence to the vessel or cargo, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous, or may be stored in a place or in a way which the MTO may deem appropriate, without liability on the part of the MTO except to General Average, if any.

20. Consignor-packed Containers, etc.

(a) If a container has not been filled, packed or stowed by the MTO, the MTO shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Consignor shall indemnify any loss or expense incurred by the MTO if such loss, damage or expense has been caused by:
(i) negligent filling, packing or stowing of the container;
(ii) the contents being unsuitable for carriage in container; or
(iii) the unsuitability or defective condition of the container, unless the container has been supplied by the MTO and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.
(b) The provisions of sub-clause (a) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the MTO.

V. FREIGHT AND LIEN

21. Freight

(a) Freight shall be deemed earned when the Goods have been taken into charge by the MTO and shall be paid in any event.
(b) The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the freight and charges are to be paid, rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to freight and charges in the relevant tariff conditions. If no such stipulation as to devaluation exists or is applicable the following provision shall apply:

If the currency in which freight and charges are quoted is devalued or revalued between the date of the freight agreement and the date when the freight and charges are paid, then all freight and charges shall be automatically and immediately changed in proportion to the extent of the devaluation or revaluation of the said currency. When the MTO has consented to payment in other currency than the above mentioned currency, then all freight and charges shall - subject to the preceding paragraph - be paid at the highest selling rate of exchange for banker's sight draft current on the day when such freight and charges are paid. If no banks are closed on the day when the freight is paid the rate to be used will be the one in force on the last day the banks were open.

(c) For the purpose of verifying the freight basis, the MTO reserves the right to have the contents of containers, trailers or similar articles of transport inspected in order to ascertain the weight, measurement, value or nature of the Goods. If on such inspection it is found that the declaration is not correct, it is agreed that a sum equal either to five times the difference between the correct freight and the freight charges or to double the correct freight less the freight charges, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the MTO notwithstanding any other sum having been stated on this MT Waybill as the freight payable.
(d) All dues, taxes and charges levied on the Goods and other expenses in connection therewith shall be paid by the Merchant.

22. Lien

The MTO shall have a lien on the Goods for any amount due under this Contract and for the costs of recovering the same, and may enforce such lien in any reasonable manner, including sale or disposal of the Goods.

VI. MISCELLANEOUS PROVISIONS

23. General Average

(a) General Average shall be adjusted at any port or place at the MTO's option and to be settled according to the York-Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, this covering all Goods, whether carried on or under deck. The New Jason Clause as approved by BIMCO to be considered as incorporated herein.
(b) Such security including a cash deposit as the MTO may deem sufficient to cover the estimated contribution of the Goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be submitted to the MTO prior to Delivery of the Goods.

24. Both-to-Blame Collision Clause

The Both-to-Blame Collision Clause as adopted by BIMCO shall be considered incorporated herein.

25. U.S. Trade

In case the Contract evidenced by this MT Waybill is subject to U.S. COGSA, then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the Goods are in the Carrier's custody.

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.



Date of issue: 01/09/2014
Date of revision: 05/10/2015

1. Identification of the substance/mixture and of the company/undertaking

1.1 Product identifier

Trade name: **Shotgun shells**

1.2 Relevant identified uses of the product

Ammunition for sports and hunting purposes.

1.3 Producer Identification


Sellier & Bellot a.s.

Lidická 667

258 01 Vlašim

Czech Republic

Phone: +420 317 891 111

contact to responsible persons for this MSDS: 

1.4 Emergency telephone number

National advisory body: You can consult first aid details with the Toxicological information centre (TIS): Klinika nemocí z povolání (Department of occupational diseases), Na Bojišti 1, 128 08 Prague 2, phone: 224 919 293 or 224 915 402. Non-stop poison emergency line.

2. Hazards identification

Shotgun shells (further only shotshells) are considered articles according to Article 3 of Regulation (EC) No. 1907/2006 of the European Parliament and the Council (REACH). The following dangerous mixtures inside the shotshell form its inseparable part:

- priming composition pressed into the primer. Hazardous substances in the mixture specified in Section 3.1.
- propellant. Hazardous substances in the mixture specified in Section 3.2.

Under recommended conditions of storage, handling and use, the substances are not intended to be released in accordance with Article 7 par. 1 b) of the REACH Regulation.

2.1 Classification of the product

According to Regulation (EC) No 1272/2008 (CLP):

Hazard class:	Article containing an explosive
Hazard category:	Division 1.4
Code:	Expl. 1.4

Zdroj: www.sellierbellot.us

2.2 Label elements

According to Regulation (EC) No 1272/2008:



Hazard pictograms:

Signal word:

Hazard statements:

Precautionary statements:

WARNING

H 204 Fire or projection hazard.

P 210 Keep away from heat, hot surfaces, sparks, open flames and other ignition sources. No smoking.

2.3 Other hazards

The product does not fulfill the criteria for classification as PBT or vPvB.

The product contain SVHC substances – for more information refer to Section 3.1.

The raw materials used for its production fulfill the requirements of REACH.

Risk of activation of the shotshells may be caused by fire, by a spark, flame or other sources of ignition (e.g. static electricity, mechanical/electrical device).

Accidental fire may result in activation of individual shotshells and spray of individual shotshell elements (e.g. pieces of cases, shots, primer cups) with low weight and energy, which can cause eye damage or local burns to unprotected skin.

Potential effects on human health in case of fire (or after firing):

- no acute effect is known during normal handling
- skin contact - can cause allergic reaction in sensitive individuals
- eye contact - combustion gases (smoke) may irritate the eyes, cause eye redness and lacrimation
- inhalation - inhalation of combustion gases may cause irritation of the nose, larynx, upper respiratory tract and lungs. Irritation may lead to bronchitis, headache, lowering of blood pressure and general weakness.
- ingestion - absorption may cause strong headache, nausea, vomiting, abdominal pain, fatigue, diarrhoea, tremor, ringing in the ears and salivation

It is prohibited to disassemble the shotshells.

3. Composition/information on ingredients

The shotshells comprise the following basic parts (elements):

- case: polyethylene or paper with head (head - brass plated steel) and plastic bottom with base wad (polyethylene)
- primer: brass cup (anvil, battery cup, cover discs) filled with priming composition, composition - for hazardous substances refer to Section 3.1.
- plastic wad with shot protector (polyethylene) or felt wad

Zdroj: www.sellierbellot.us

EUC for the export to the
Islamic Republic of Iran
of items related to Annex II of Reg. (EU) No. 267/2012

(Please use original, officially headed paper of end-user)

**END-USE CERTIFICATE (EUC)
FOR PRESENTATION TO THE EXPORT CONTROL AUTHORITIES
OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**

Section A – Parties

Consignee (name, address, contact details and website in block letters)
End-user (name, address, contact details and website in block letters) if different from consignee
Supplier (name, address, contact details and website in block letters)

Section B – Items

Description of items (goods, software or technology)
Quantity/Weight (in case of technology not applicable)
Value (EUR) (for technology only if available)

Section C – End-use / Purpose of the items

Purpose of the items (goods, software or technology). Please specify:
- if the items (goods, software or technology) are to be incorporated into or used for the development, production, use or repair of another item please describe that item, its purpose and end-user:

Section D – Final Destination

Country and address of the end-use location

**EUC for the export to the
Islamic Republic of Iran
of items related to Annex II of Reg. (EU) No. 267/2012**

Section E – Certification of the end-use undertaking by the end-user

The stated end-use (**Section C**) and end-use location (**Section D**) is hereby attested.

The end-user will not use the above-mentioned items and any replica thereof (or, in the case of technology any derived items) in the storing, processing, producing and developing of, or in any other way related to, weapons of mass destruction and their delivery systems or any use other than we declared above.

The end-user will permit the exporting state to verify the end-use of the above-mentioned items, materials, equipment, goods and technology set out in Annex II of Reg. (EU) No. 267/2012

Place, Date

Original signature

Official seal (if applicable)

Name and title of signer in block letters

IMO DANGEROUS GOODS DECLARATION

1 Shipper		2 Transportation Document Number		
		3 PAGE of	4 Shipper's Reference	
6 Consignee		5 Freight Forwarder's Reference		
		7 Carrier (to be declared by the Carrier)		
SHIPPER'S DECLARATION I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name(s), and are classified, packaged, marked and labeled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations.				
10 Vessel/Flight and Date		9 Additional Handling Information		
11 Port/Place Handling				
14 Shipping Marks	Number and Kind of Packages, Description of Goods	GW (kg)	CUBE (m3)	
15 CTU ID No.	16 Seal No.	17 CTU Size and Type	18 Tare Mass (kg)	19 Total Gross Mass (kg)
Container/Vehicle Packing Certificate I hereby declare that the goods described above have been packed/loaded into the container/vehicle identified above in accordance with the applicable provisions.		21 Receiving Organization Receipt Received the above number of packages/containers/trailers in apparent good order and condition, unless stated hereon: RECEIVING ORGANIZATION REMARKS:		
20 Name of Company		Hauler's Name	22 Name of Company Preparing Note	
Name/Status of Declarant		Vehicle Registration No.	Name/Status of Declarant	
Place and Date		Driver Name and Date	Place and Date	
Signature of Declarant		Driver's Signature	Signature of Declarant	

Obrázek 33 ISF – Importer Security Filing

IMPORTER SECURITY FILING (ISF) INFORMATION SHEET			
ALL FILINGS MUST BE COMPLETED AT LEAST 24 HOURS PRIOR TO THE VESSEL SAILING TO THE USA			
ITEMS 1-7 to be completed by shipper and verified by ISF Filer:			
(1) SELLER NAME AND ADDRESS		(2) BUYER NAME AND ADDRESS	
(3) CONSOLIDATOR (STUFFER) NAME AND ADDRESS		(4) CONTAINER STUFFING LOCATION NAME AND ADDRESS	
PER ISF RULE , HTSUS, Country of Origin, and Manufacturer must be linked to one another at the line item level. Add additional sheets for additional HTSUS numbers			
(5) COMMODITY HTSUS NUMBER(S) AND DESCRIPTION	(6) COUNTRY OF ORIGIN	(7) MANUFACTURER NAME AND ADDRESS	
To be completed by Shipper and the Origin freight forwarder:			
House B/L # Including SCAC NO	Master B/L #	Vessel Name	Voyage No.
Date of Departure	Port of Departure	Container Number (s)	Port of Unlading & ETA
Items 8-10 to be completed at destination by ISF Filer / Importer:			
(8) Importer of Record No.	(9) Consignee No.	(10) Ship to Name and Address	
This form, or something similar AND a copy of the commercial invoice(s) MUST be completed in English and e mailed to the USA office no later than 72 hours prior to sailing.			
ISF APPROVAL NUMBER: <input style="width: 150px; height: 20px;" type="text"/>			

Zdroj: www.dripcapital.com

