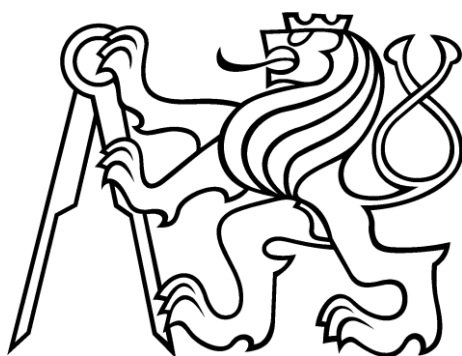


**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ**

Shalgimbayev Oleg

Námořní přeprava zkapalněného plynu

(bakalářská práce)



Děčín, 2014



K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Oleg Shalgimbayev

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – MED – Management a ekonomika dopravy a telekomunikací

Název tématu (česky): **Námořní přeprava zkapalněného plynu**

Název tématu (anglicky): Maritime Transport of Liquefied Gas

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Přepravně právní podmínky námořní dopravy
- Přeprava LNG
- Případová studie - přeprava LNG Dauhá - Pusan
- Ekonomické hodnocení případové studie
- Vyhodnocení a závěr

Rozsah grafických prací: podle pokynů vedoucího bakalářské práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: KYNCL, J. a kol. Mezinárodní doprava II. Univerzita Pardubice, 1997, ISBN 80-719-4083-6.

ЗАБЕЛИН, В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле. 2000. vyd. Москва. ISBN 5-89805-012-4.

IMDG Code, 2012 Edition

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Alexandra Dvořáčková

Datum zadání bakalářské práce:

30. června 2014

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce:

24. srpna 2015

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

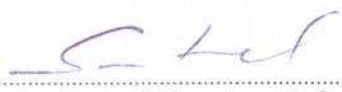
L. S.


prof. Ing. Petr Moos, CSc.

vedoucí


Ústavu logistiky a managementu dopravy




prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek

děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


Oleg Shalgimbayev

jméno a podpis studenta

V Praze dne.....30. června 2014

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Děčíně dne 28.11.14


.....
podpis

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji vedoucí práce, Ing. Alexandře Dvořáčkové, za její ochotu, čas a odbornou pomoc, kterou mi při zpracování a úpravách bakalářské práce poskytla.

Abstrakt

Autor: Shalgimbayev Oleg

Název práce: Přeprava zkapalněného plynu z Dauhá (Katar) do Pusánu (Jižní Korea)

Škola: České vysoké učení technické v Praze (ČVUT)

Rok obhajoby: 2015

Počet stran: 61

Vedoucí práce: Alexandra Dvořáčková

Bakalářská práce popisuje mezinárodní námořní přepravu zkapalněného plynu a na příkladu konkrétní přepravy LNG objasňuje postupy při zajišťování přepravy včetně výběru vhodné přepravní smlouvy a všech souvisejících postupů při manipulaci se zbožím během přepravy. Práce dále znázorňuje ekonomické hodnocení přepravy založené na výpočtu nákladů a výnosů a kromě toho se práce zabývá výběrem dopravní smlouvy. V poslední kapitole uvedeny výpočty nákladu s příslušnými vzorci, vypočítané výnosy a rentabilita plavby v porovnání s mezinárodními údaji.

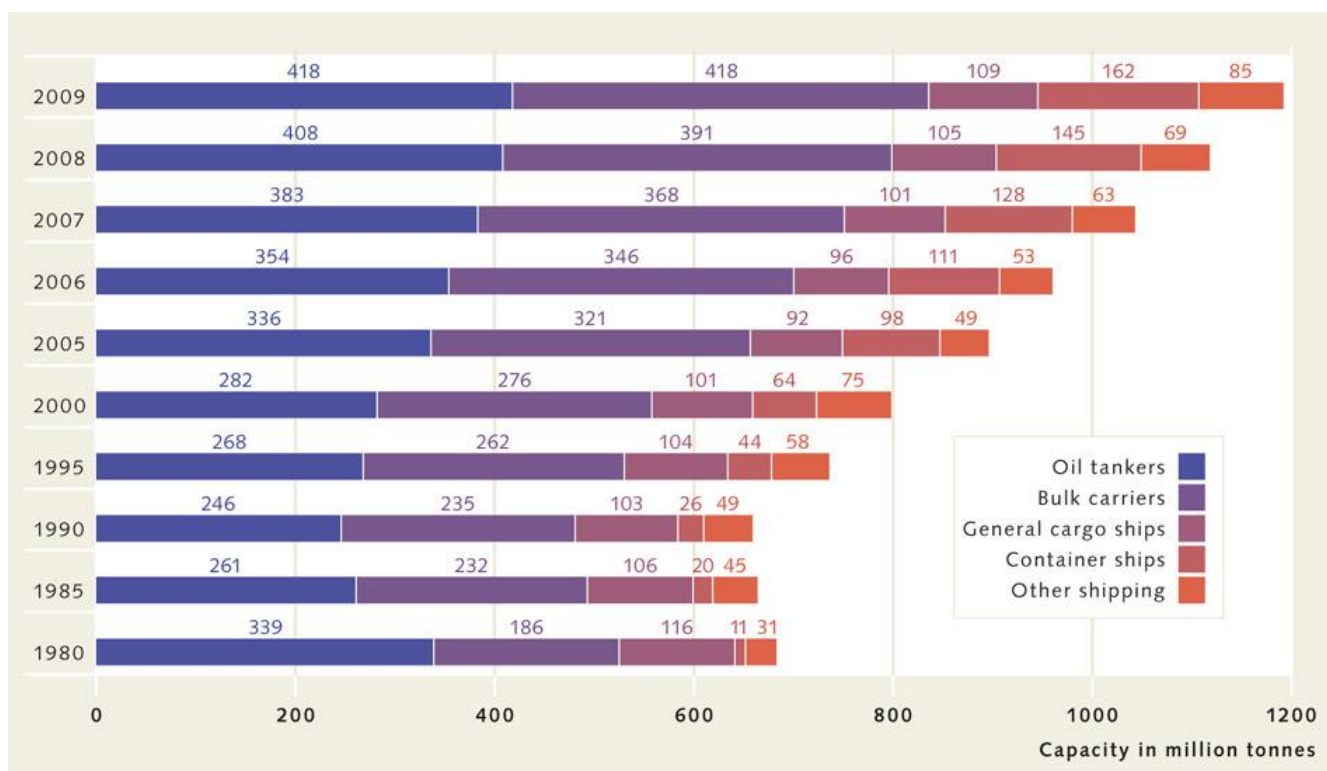
Obsah

| | |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Úvod | 6 |
| 1. Převavně právní podmínky námořní dopravy | 8 |
| 1.1 Námořní doprava | 8 |
| 1.2 Dopravní podmínky obchodního kontraktu | 11 |
| 1.3 Smluvní zajištění přepravy a přepravní doklady | 17 |
| 2. Přeprava LNG | 26 |
| 2.1 Charakteristika LNG | 26 |
| 2.2 Námořní přeprava nebezpečných věcí | 27 |
| 3. Případová studie | 32 |
| 3.1 Popis přepravy LNG Dauhá (Katar) - Pusan (Jižní Korea) | 32 |
| 3.2. Postup a časový harmonogram plavby | 36 |
| 3.2.1 Příprava / přistavení plavidla | 36 |
| 3.2.2 Postup nakládky | 38 |
| 3.2.3 Přeprava zboží po moři | 43 |
| 3.2.4 Postup vykládky | 44 |
| 4. Ekonomické hodnocení námořní dopravy | 46 |
| 4.1 Ekonomika námořní dopravy | 46 |
| 4.2 Ekonomické hodnocení případové studie | 47 |
| 9. Závěr | 50 |
| Seznam použité literatury | 51 |
| Seznam použitých zkratk | 52 |
| Seznam příloh | 53 |

Úvod

Doprava je jedna z nejdůležitějších složených částí hmotné soustavy hospodářství. Prodejem dopravních služeb nebo jejich nákupem na světovém trhu se rozumí účast dopravy v rozsáhlých operacích na vývozu nebo dovozu. Převážení nákladu, jak je dobře známo, provádí silniční, železniční, letecká, námořní a říční doprava. Železniční doprava je považována za neekonomičtější, ale při transkontinentální přepravě a někdy dokonce i na stejném kontinentu, není možné celou cestu od odesilatele k příjemci uskutečnit pouze s využitím železnice. Na druhém místě, po železnici, je podle výhodnosti dopravy vodní doprava. Tzn. po moři nebo po řece. Námořní doprava je specifická v tom smyslu, že její hlavní funkci tvoří zajištění obchodních vztahů mezi různými zeměmi. Mezinárodní přepravou se zabývá 90% světového loďstva a provádí 80% světového zahraničního obchodu po moři [9].

Charakteristickým rysem moderního rozvoje mezinárodní námořní dopravy je to, že stále roste účast rozvojových zemí, kde podíl na obchodní flotily ve světové tonáži přesáhl 15%. Mezinárodní spedice v roce 2009 vykázala solidní růst. Hlavním motorem růstu mezinárodní spedice byla námořní přeprava. Obrat námořní spedice se zvýšil meziročně o 11,5 procenta na 63,24 miliardy USD [9]. (obr. 1)



Obrázek 1 – zvýšení přepravních výkonů za posledních 30 let

Zdroj: [9]

Cílem této bakalářské práce je popsat námořní přepravy LNG (Liquefied Natural Gas) včetně přepravně právních podmínek a na případové studii přepravy LNG pomocí tankerů «LNG Dream» pro přepravu zkapalněného plynu z přístavu Dauhá (Katar) do Pusanu (Jižní Korea) demonstrovat smluvní zajištění, organizaci plavby a její ekonomické efekty.

V kapitolách této práce jsou popsány charakteristiky plavidla, vybraná obchodní smlouva o přepravě zboží po moři, daná charakteristika použitého plavebního charteru, uvedený postup a odbavení nakládání plavidla. Je tu také uvedena organizace vykládky a nakládky zboží, popsáno uskutečnění přepravy zboží po moři a udán popis a postup vykládky zboží v určeném přístavu. V závěrečné kapitole je provedena analýza ekonomické efektivity dokončené plavby, dále hodnocení práce posádky a připomínky k výsledkům plavby.

Právě na tom, jak bude naplánována plavba, bude záviset její komerční úspěch.

1. Přepravně právní podmínky námořní dopravy

1.1 Námořní doprava

Námořní doprava zboží se provádí na základě obchodní smlouvy o přepravě po moři. Podle smlouvy o přepravě zboží po moři se dopravce zavazuje dodat zboží, které dostal nebo dostane od odesilatele, do určeného přístavu a vydat osobě, která má právo na obdržení zboží. Odesílatel nebo pronajímatel je povinen zaplatit za přepravu zboží stanovený poplatek – *fracht*.

Obchodní smlouva o přepravě po moři může být uzavřena za předpokladu poskytnutí celého plavidla nebo určených místností nebo bez takových podmínek. Zákon dovoluje pouze písemnou formu smlouvy přepravy po moři.

Momentem uzavření smlouvy o přepravě po moři je akcept (souhlas s poplatkem) jedné strany za oferty (formální nabídka) druhé strany. Tímto způsobem bude libovolná písemná dohoda o námořní přepravě schválena jako smlouva o přepravě po moři, pokud obsahuje všechny podstatné podmínky smlouvy: pojmenování stran, název plavidla, typ zboží, hodnotu frachtu, místo nakládky zboží, místo vykládky zboží nebo směr plavidla, dobu vykládky a nakládky (laytime), typovou proformu charteru atd [5].

Je třeba rozlišovat mezi dvěma typy spojení: *liniovou* a *trampovou* lodní dopravou.

Liniová doprava – je specifická forma námořní dopravy, při které dopravce organizuje mezi dvěma stanovenými přístavy pravidelné dodávky zboží, složené ze série předem stanovené jízdním řádem. Liniovou námořní dopravu dělíme na:

- *konvenční* dopravu pro kusové zboží balené a nebalené (bedny, kartony, latění, palety, pytle, sudy aj.). Podle relace, vzdálenosti a velikosti tonáže se konvenční liniová doprava uskutečňuje loděmi zpravidla s mezipalubím; lze dopravovat i volně ložené náklady.
- *kontejnerovou liniovou dopravu* loděmi, postavenými speciálně pro přepravu kontejnerů. Tato doprava nabývá nad konvenční dopravou na převaze, zvláště v multimodální přepravě z domu do domu [3].

Pro všechny odesílatele je navíc používána standardní přepravní smlouva a ustálené ceny.

Trampová doprava – to je typ námořní dopravy, při které činnost dopravních nákladních plavidel nesouvisí se stálými oblastmi plaveb a není omezena určitým typem zboží.

Poplatek za přepravu (fracht) je stanoven podle dohody mezi stranami. Při přepravě nákladu v trampové dopravě plní roli přepravní smlouvy charter [3].

Před plavbou je dopravce povinen uvést plavidlo do plavbyschopného stavu: správným způsobem vybavit loď, zkontrolovat všechny stroje a mechanismy, zařízení, zkompletovat loď posádkou a poskytnout vše co je potřeba, taky zabezpečit příslušný stav pro podpalubí a další prostory lodi, ve kterých probíhá přeprava a skladování zboží, aby bylo možné správně provést nakládku nebo vykládku a uvést loď do technického stavu, který bude odpovídat plavbě.

Doprovce není odpovědný za neodpovídající stav plavidla, způsobený skrytými vadami. Odesílatel je povinen dodržovat všechny technické podmínky a brát v úvahu fyzikálně-chemické vlastnosti zboží při jeho přepravě. Odesílatel musí včas předat dopravci všechny doklady týkající se zboží, za předpokladu přístavních, celních nebo jiných správních předpisů, nést odpovědnost za jakékoliv škody (zdržení lodi, celní poplatky, atd.) způsobené nesprávnou, neúplnou evidencí těchto dokumentů nebo časově nevhodným převodem.

Přípravenost plavidla znamená nejen příplutí lodi do přístavu nakládky uvedeném v charteru do mezního termínu (date of canceling), ale také připravenost nákladových prostor a podpalubí k přijetí zboží.

Nesoulad plavidla v jakékoliv části, bodu nebo důvodu uvedeném v charteru, dává možnost pronajímatelům lodi odstoupit od smlouvy nebo ji zrušit. Plavidlo je ve stavu pohotovosti. Posádkou jsou provedeny všechny potřebné přípravy pro nadcházející plavbu. Všechna bezpečnostní opatření v rámci přípravy k nakládání zkapalněného plynu byla provedena. Celá nakládací soustava je v pořádku a připravena k použití.

Notice of expected arrival – je předběžné oznámení odhadovaného příplutí plavidla. Oznámení musí být odesláno v okamžiku vyplutí plavidla z posledního přístavu vykládky předchozí plavby. V případě, že je příplutí lodi do přístavu nakládky krátkodobé, zasílá se oznámení několik dní před ukončením vykládky. Jak se blíží loď k přístavu nakládky, jde o upřesnění času příplutí. Předběžné oznámení sleduje zájmy obou stran, jak majitele, tak i odesílatele. Proto v případě, že v charteru není připomínka o předběžném oznámení, měl by být nájemce předem závazně informován o předpokládaném čase příplutí, aby mohl připravit zboží.

To order the vessel – je povinnost nájemce oznámit přístav nakládky, pokud to nebylo přesně oznámeno při podepsání dopravního charteru. Příkaz musí být poslán lodi

dálnopisem (telex) nebo rádiem, během stanovených pracovních hodin, po obdržení zprávy od kapitána o příplutí do určitého přístavu. Rovněž může být považováno za právo nájemce, dát příkaz během cesty lodi. Zdržení plavidla při čekání na příkazy po stanoveném termínu musí být zapláceno nájemcem podle tarifu zdržného (demurrage).

V unifikačních úmluvách, které sjednocují pravidla pro přepravní smlouvu v mezinárodní námořní přepravě zboží, byl vždy brán ohled na to, že námořní přeprava je nebezpečný podnik. Může se snadno stát, že se loď dostane do potíží, při kterých půjde opravdu o život nebo o značnou majetkovou škodu a kdy bude posádka odkázána sama na sebe. V takových situacích je každá pomoc vítána.

Posádka jiné lodi by tedy neměla být od poskytnutí pomoci odrazována obavou z možné odpovědnosti za škody na nákladu na své lodi, případně za zpoždění s jeho dodáním.

Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla [5].

Záchrana života a majetku na moři byla a stále je exkulpačním důvodem podle čl. 4 odst. 2 písm. Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel, dojde-li v důsledku záchranných akcí ke škodě na přepravovaném zboží. Dopravce se pak odpovědnosti podle těchto stále hojně používaných úmluv zproští nejen v situacích, kdy záchrana proběhla úspěšně, ale i v případech, kdy bohužel zůstalo pouze u pokusu. Záchrana majetku figuruje vedle záchrany života možná poněkud překvapivě. Někteří autoři to připisují tomu, že nemusí být mnohdy zcela jasné, zda jde ještě jen o majetek nebo už opravdu „o život“. Váhání dopravce by v takovém případě mohlo mít fatální důsledky. Na druhou stranu hovoří výše zmíněné ustanovení o záchraně a nikoli o asistenci či výpomoci. Z toho vyplývá, že událost musí mít mimořádnou povahu.

Hamburská úmluva (1978) [5].

Hamburská úmluva se již nedočkala takového úspěchu, co se ratifikací týče, jako Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla. Jedním z důvodů byla patrně skutečnost, že Hamburská úmluva upustila od katalogu výjimek z odpovědnosti dopravce, kterým zmíněné starší úmluvy disponují a odpovědnost dopravce zpřísnila. To se projevilo mimo jiné i u záchranných akcí. Zatímco při záchraně života na moři zůstal dopravce i nadále neomezován, u záchrany majetku na moři přibyla podmínka, aby tyto záchranné akce byly „rozumné“, pokud by se dopravce měl s odkazem na ně zprostit odpovědnosti za škody na nákladu a v případě Hamburské úmluvy rovněž i za zpoždění s jeho dodáním.

Rotterdamská pravidla [3].

Úmluva OSN o smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři, jak se nová unifikace oficiálně jmenuje, přinesla v této otázce výraznější posun. Především

opět obsahuje katalog výjimek z odpovědnosti dopravce, který se ve většině svých bodů inspiroval v katalogu Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel. Podle některých názorů se tak stalo především proto, aby byla nová unifikace pro dopravce srozumitelnější, jelikož si již na katalog výjimek ve starších úmluvách zvykli. Záchranným akcím jsou pak věnována hned tři ustanovení a to konkrétně čl. 17 odst. 3 písm. l), m) a n). Vedle záchrany života na moři, kde dopravce opět není nikterak omezen a záchrany majetku na moři, kde je opět omezen kritériem „rozumnosti“, se může dopravce podle Rotterdamských pravidel rovněž zprostit své odpovědnosti za škody na nákladu nebo za zpoždění s jeho dodáním, pokud k těmto událostem došlo při záchraně životního prostředí a to nejen mořského.

Zatímco tedy v případě záchrany života a majetku musí nebezpečí hrozit na moři, v případě záchrany životního prostředí dopravce takto omezen není. I akce podniknutá na záchranu životního prostředí musí být ale „rozumná“. Pravdou je, že v případě kritéria „rozumnosti“ bude u záchrany životního prostředí přítomen silnější subjektivní moment. Může se tedy stát, že například při záchraně životního prostředí bude jisté opatření považováno za rozumné spíše soudy rozvinutých zemí (kde má veřejnost většinou silné environmentální cítění), než soudy zemí rozvojových. Lze si pak jen těžko představit, v jakých situacích by dopravce tuto možnost měl využít, případně zda je posádka nákladní lodi vůbec schopná zabránit škodám na životním prostředí nebo jestli může posoudit, že tato škoda opravdu hrozí a na základě jakých kritérií. Dopravci je však dána pouze možnost a nikoli povinnost takovou záchranu uskutečnit a dopravce jí bude patrně využívat opravdu jen v případech, kdy bude o hrozících škodách na životním prostředí nezvratně přesvědčen.

Vzhledem k tomu, že se v případě Rotterdamských pravidel schyluje k neúspěchu, zůstane patrně toto ustanovení zatím pouze ukázkou možného vývoje. Rotterdamská pravidla pak podobných novinek obsahují spoustu a možná právě proto je zájem ze strany států o tuto unifikaci zatím spíše teoretický.

1.2 Dopravní podmínky obchodního kontraktu

V mezinárodních normách obchodního práva mají prakticky největší význam základní podmínky dodání zboží ve smlouvách o prodeji nebo koupi zboží.

Nejdůležitějším požadavkem při přípravě smlouvy – formulování – musí být jednoznačnost a různé články uvedené smlouvy nesmějí být v rozporu mezi sebou ani mezi zákonodárstvím zemí, ze kterých jsou rezidenti obou stran.

Smlouva o nákupu nebo prodeji v mezinárodní obchodní praxi se nazývá kontraktem.

Detailní výklad všech podrobností týkajících se organizace námořní dopravy ve smlouvě o nákupu a prodeji se nazývá dopravními podmínkami kontraktu a zahrnuje následující body:

- dobu odvozu zboží;
- proformu charteru nebo konosament;
- místo a pořadí dodávaného zboží;
- název přístavu a místa vykládky;
- postup pro oznámení kupujícího o předpokládaném čase příplutí do přístavu nakládky/vykládky;
- informaci o platbě za nakládku/vykládku;
- normy vykládky a pravidla stanovení doby nakládky/vykládky (laytime);
- pořadí doručení kapitánova oznámení o připravenosti plavidla k nakládacím pracím;
- postupy pro expedice (dispatch) a výše zdržného (demurrage) atd.

Smlouva je uzavřena, jestliže mají obě strany dohodu ve všech existujících podmínkách.

Tímto způsobem plní obchodní smlouva následující funkce:

- z právního hlediska se stanoví vztah mezi partnery a dává jim charakter závazků, jejichž splnění je chráněno zákonem;
- definuje metody a postupy partnerské činnosti.

K jednoznačné formulaci dopravních podmínek kontraktu jsou využívány dodací obchodní doložky INCOTERMS systematizované a zveřejněné Mezinárodní obchodní komorou (Paříž) v edici «Incoterms- 2010». Výpočet nákladů na přepravu, nakládku a vykládku zboží se vkládá na jednu ze stran kontraktu nebo je mezi nimi rozdělován v určitém poměru. Znění jednotlivých doložek určuje bod přechodu rizik a přepravních nákladů z kupujícího na prodávajícího.

INCOTERMS je soubor mezinárodních výkladových pravidel, který je připravován a vydáván Mezinárodní obchodní komorou v Paříži (ICC) od roku 1936. Do dnešní doby byly INCOTERMS publikovány v letech 1953, 1967, 1980, 1990, 2000 a 2010. INCOTERMS nemají povahu právní normy a závaznými se stávají pouze tehdy, jestliže se na ně strany kupní smlouvy výslovně odvolají v textu smlouvy [10].

Obsahují celkem 11 doložek, které se člení do dvou skupin:

- **pravidla vhodná pro jakýkoliv způsob přepravy:** EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP.
- **pravidla pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu:** FAS, FOB, CFR, CIF.

EX WORKS: EXW (uved'te jméno místa dodání) Incoterms® 2010

Ze závodu

"Ze závodu" znamená, že prodávající splní dodání, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu v objektu prodávajícího, anebo v jiném místě (např. závod, továrna, skladiště apod.). Prodávající není povinen nakládat zboží na přistavený přejímací dopravní prostředek ani není povinen odbavit zboží pro vývoz, pokud takové odbavení přichází v úvahu. EXW představuje minimální povinnost pro prodávajícího a k použití tohoto pravidla by mělo docházet jen po patřičném zvážení.

FREE CARRIER: FCA (uved'te místo dodání) Incoterms® 2010

Vyplaceně dopravci

"Vyplaceně dopravci" znamená, že prodávající dodává zboží dopravci nebo jiné osobě jmenované kupujícím v objektu prodávajícího nebo v jiném jmenovaném místě. Stranám se doporučuje co nejpřesněji specifikovat bod ve jmenovaném místě dodání, neboť v tomto bodě přechází riziko z prodávajícího na kupujícího. Pravidlo FCA požaduje, pokud to přichází v úvahu, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz. Prodávající však nemá žádnou povinnost, pokud jde o celní odbavení zboží v dovozu anebo pokud jde o úhradu dovozního cla anebo provést jakékoliv celní formalities v dovozu.

CARRIAGE PAID TO: CPT (uved'te místo určení) Incoterms® 2010

Přeprava placena do

"Přeprava placena do" znamená, že prodávající dodává zboží dopravci anebo jiné osobě jmenované prodávajícím ve sjednaném místě (pokud takovéto místo je dohodnuto

mezi stranami) a prodávající je povinen sjednat přepravu a hradit náklady spojené s přepravou zboží do jmenovaného místa určení. Toto pravidlo má dva kritické body, neboť riziko a náklady přecházejí v rozdílných místech. CPT požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu, avšak prodávající není povinen celně odbavit zboží pro dovoz a hradit dovozní clo anebo provést jakékoliv celní formalities v dovozu.

CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO: CIP (uved'te jmenované místo určení) Incoterms® 2010

Přeprava a pojištění placeny do

"Přeprava a pojištění placeny do" znamená, že prodávající dodá zboží dopravci nebo jiné osobě jmenované prodávajícím ve sjednaném místě (pokud je takovéto místo dohodnuto mezi stranami) a prodávající je povinen sjednat přepravu a nést náklady spojené s dodáním zboží do jmenovaného místa určení. Prodávající je rovněž povinen sjednat pojištění kryjící riziko kupujícího za ztrátu nebo poškození zboží během přepravy. Toto pravidlo má dva kritické body, neboť riziko a náklady přecházejí v rozdílných místech. CIP požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu, avšak prodávající není povinen celně odbavit zboží pro dovoz a hradit dovozní clo anebo provést jakékoliv celní formalities v dovozu.

DELIVERED AT TERMINAL: DAT (uved'te překladiště v přístavu nebo v místě určení) Incoterms® 2010

S dodáním do překladiště

"S dodáním do překladiště" znamená, že prodávající splní dodání, jakmile je zboží vyloženo z příchozího dopravního prostředku a dáno k dispozici kupujícímu ve jmenovaném překladišti ve jmenovaném přístavu anebo v místě určení. Označení "překladiště" zahrnuje jakékoliv místo kryté nebo nekryté jako např. nábřeží, skladiště, kontejnerové depo nebo silniční, železniční anebo letecké překladiště. Prodávající je povinen nést veškeré riziko spojené s dodáním zboží a jeho vykládkou v překladišti ve jmenovaném přístavu anebo místě určení. DAT požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu.

DELIVERED AT PLACE: DAP (uved'te místo určení) Incoterms® 2010

S dodáním v místě určení

"S dodáním v místě určení" znamená, že prodávající splní dodání, jakmile je zboží dáno k dispozici kupujícímu na příchozím dopravním prostředku připravené k vykládce v místě určení. Proávající nese veškerá rizika spojená s dodáním zboží do jmenovaného místa.

DAP pravidlo vyžaduje, aby prodávající proclil zboží ve vývozu, pokud to přichází v úvahu. Avšak prodávající nemá žádnou povinnost proclít zboží v dovozu a hradit jakékoliv poplatky a provést celní odbavení v dovozu.

DELIVERED DUTY PAID: DDP (uved'te místo určení) Incoterms® 2010

S dodáním clo placeno

"S dodáním clo placeno" znamená, že prodávající splní dodání, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu, celně odbavené pro dovoz na příchozím dopravním prostředku připravené k vykládce ve sjednaném místě určení. Proávající 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 i dovoz včetně provedení příslušných celních odbavení. Pravidlo DDP představuje maximální povinnosti pro prodávajícího.

FREE ALONGSIDE SHIP: FAS (uved'te ujednaný přístav nalodění) Incoterms® 2010

Vyplaceně k boku lodi

"Vyplaceně k boku lodi" znamená, že prodávající splní svou povinnost dodání, když dodá zboží k boku lodi (tj. na nábřeží nebo odlehčovacím člunem) jmenované kupujícím v ujednaném přístavu nalodění. Riziko za ztrátu a poškození zboží přechází dodáním zboží k boku lodi a kupující od tohoto okamžiku nese veškeré náklady. FAS pravidlo vyžaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu. Proávající však nemá žádnou povinnost odbavit zboží v dovozu nebo hradit jakékoliv dovozní clo nebo provést jakékoliv dovozní celní formalities.

FREE ON BOARD: FOB (uved'te přístav nalodění) Incoterms® 2010

Vyplaceně loď

"Vyplaceně loď" znamená povinnost prodávajícího dodat zboží na palubu lodi jmenované kupujícím ve sjednaném přístavu nalodění anebo obstarat zboží takto dodané. Riziko za ztrátu anebo poškození zboží přechází na kupujícího, jakmile je zboží dodáno na

palubu lodi a kupující nese veškeré náklady od tohoto okamžiku. Pravidlo FOB požaduje, tam kde to přichází v úvahu, aby prodávající celně odbavil zboží ve vývozu. Proávající však není povinen celně odbavit zboží v dovozu nebo hradit jakékoliv dovozní clo anebo provést jakékoliv celní formalities v dovozu (obr. 2).

COST AND FREIGHT: CFR (uved'te jmenovaný přístav určení) Incoterms® 2010

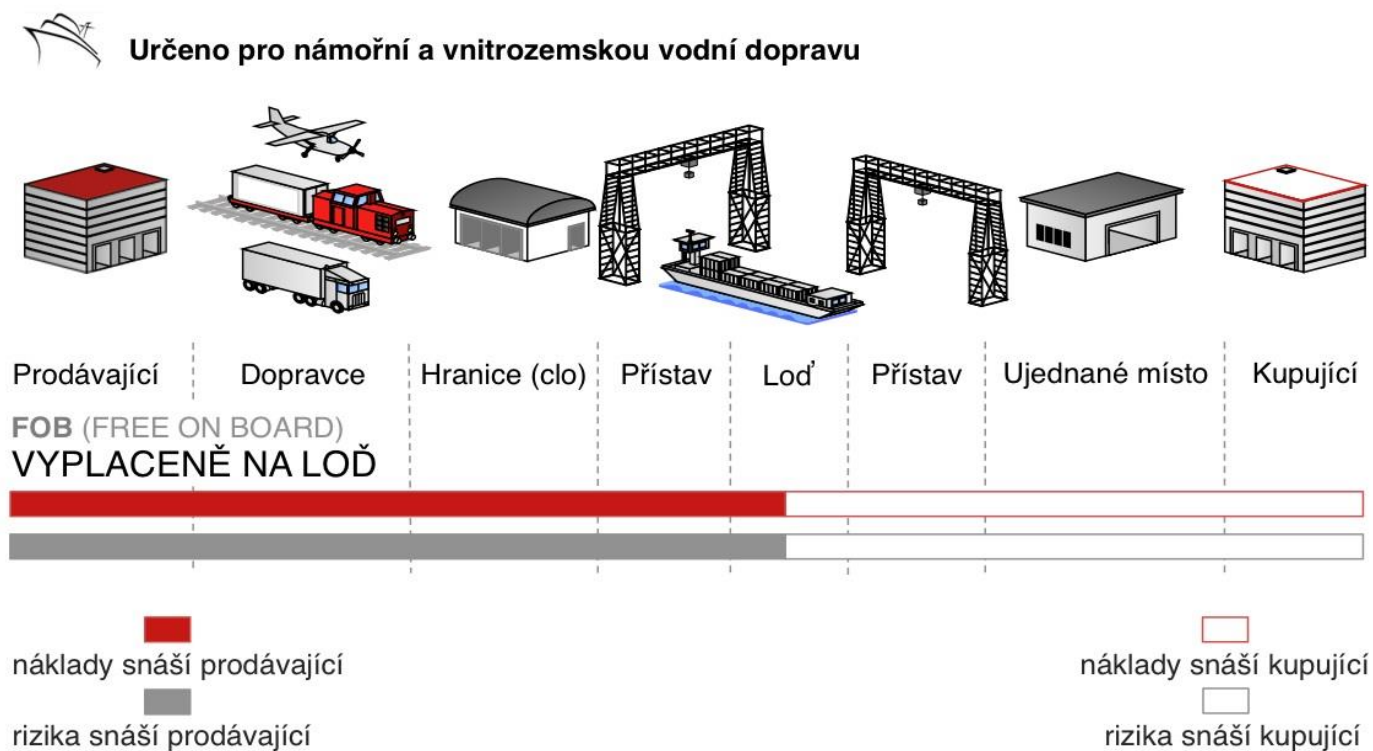
Náklady a přepravné

"Náklady a přepravné" znamená, že prodávající splní svou povinnost dodání naložením zboží na palubu lodi nebo obstaráním zboží takto dodaného. Přechod rizika za ztrátu anebo poškození zboží přechází na kupujícího dodáním zboží na palubu lodi. Proávající je povinen sjednat přepravní smlouvu a zaplatit náklady a přepravné nutné pro dodání zboží do jmenovaného přístavu určení. Toto pravidlo má dva kritické body, neboť riziko a náklady přecházejí na kupujícího v rozdílných místech. Pravidlo CFR požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu. Proávající však nemá žádnou povinnost odbavit zboží pro dovozu nebo platit jakékoliv dovozní clo nebo provést jakékoliv celní formalities v dovozu.

COST INSURANCE AND FREIGHT: CIF (uved'te sjednaný přístav určení) Incoterms® 2010

Náklady, pojištění a přepravné

"Náklady, pojištění a přepravné" znamená, že prodávající dodá zboží na palubu lodi nebo obstará zboží takto dodané. Riziko za ztráty anebo poškození zboží přechází na kupujícího, jakmile je zboží dodáno na palubu lodi. Proávající je povinen sjednat přepravní smlouvu a hradit náklady a přepravné potřebné k dodání zboží do sjednaného přístavu určení. Proávající je rovněž povinen sjednat pojištění kryjící riziko kupujícího za ztrátu nebo poškození zboží během přepravy. Toto pravidlo má dva kritické body, neboť riziko a náklady přecházejí na kupujícího v rozdílných místech. Tam, kde to přichází v úvahu, je povinností prodávajícího odbavit zboží pro vývoz. Proávající však nemá žádnou povinnost odbavovat zboží pro dovoz nebo hradit dovozní clo a náklady spojené celním odbavením v dovozu.



Zdroj: Incoterms[®] 2010, International Chamber of Commerce

Obrázek 2 – mezinárodní doložka Incoterms FOB Free on Board (vyplaceno na palubě lodi)

Převzato z [10]

1.3 Smluvní zajištění přepravy a přepravní doklady

Doprava zboží po moři se provádí na základě smlouvy o námořní přepravě zboží.

Produkty a služby námořní dopravy se prodávají a kupují na trhu nákladní dopravy. V rámci globálního trhu nákladní dopravy (trh tonáže) se rozumí trh mořské nákladní dopravy. V globálním trhu nákladní dopravy jsou na jedné straně kupující – nájemci plavidla nebo tonáže, na druhé straně – majitel lodi nebo přepravce. Specifičnost tohoto trhu spočívá v tom, že odesílatel a příjemce zboží zároveň působí jako prodávající a kupující (nebo zástupce, pokud jde například o agenty) a dopravci tímto způsobem slouží jako průběžný článek mezi prodávajícím a kupujícím, bez kterých nemůže být prodejní transakce provedena. V závislosti na tom, v jaké formě je námořní doprava prováděna, zda liniová (Liner service) nebo trampová (Tramp service), se smlouva o přepravě po moři uzavírá buď bez podmínky pronájmu celé lodi nebo jejích prostor (liniová), či s touto

podmínkou (trampová). Smlouva uzavřena s podmínkou poskytování celé lodi nebo její části-se nazývá *nájemní smlouvou*.

"*Otevřený trh*" zahrnuje transakce za pronájem nebo přepravu na trampových a liniových lodích obecného používání. Na takovém trhu jsou obchodní transakce otevřeny i pro konkurenty [2].

"*Uzavřené trhy*" - nejsou nic jiného než speciální části světové lodní dopravy, které jsou na základě různých důvodů – ekonomických, právních, národních, mezinárodních – organizačně odděleny od světového trhu nákladní dopravy, čili ji neprovádějí prostřednictvím svých produktů (například pobřežní přeprava, přeprava zboží mezi určitými oblastmi nebo státy) [2].

Nicméně i přes izolaci je možné vidět v některých případech spojení mezi uzavřenými sektory světové lodní dopravy a světovým trhem nákladní dopravy. Tento vztah se projevuje v tom, že loďstvo v té míře, v jaké se nepoužívá v uzavřených oblastech, postupuje na trh nákladní dopravy a doplňuje objem světové nabídky tonáže.

Konjunktura – je poměr mezi poptávkou a nabídkou služeb na trampovou tonáž. Velkou roli hraje aktivita trhu, který je definován jako počet uzavřených transakcí a smluv. Jako zobecněné ukazatele konjunktury nákladního trhu se používají nákladní indexy.

Nákladní index se vybírá z anglického vydání (**Lloyd's list**).

Před provedením jakékoli operace na nákladním trhu (trh frachtu) a uzavřením přepravní smlouvy jménem prodejce, broker (zprostředkovatel, pověřený zajištěním námořní přepravy) zkoumá celkovou situaci (komerční podmínky lodivodství) na současném trhu nákladní dopravy:

- existenci volné tonáže v nákladní sekci;
- oblast uvolnění plavidel;
- jejich nabídku;
- strukturu firem- majitele lodí;
- možné způsoby, jak vstoupit a uzavřít nákladní transakci;
- úroveň sazeb za přepravu a tendence k jejich změně;
- zvláštnosti převládajících obchodních podmínek a zvyklostí smluvních praktik v nákladní dopravě.

Po shrnutí konjunkturální situace nákladního trhu nebo jednotlivých sekcí začíná věcné zkoumání kótování. Výzkum se provádí z hlediska příležitosti k uzavření smlouvy s tím či jiným majitelem lodi.

Na základě porovnání vypočítaných ukazatelů efektivity nákladních transakcí podle získaných nabídek nájemce rozhoduje o uzavření přepravní smlouvy s jednou z firem – majitelem plavidel a v souladu s tím informuje brokera.

Další fáze v pronájmu plavidla předpokládá podrobnější schválení smlouvy, zpravidla se jedná o větší míru spravování standardní proformy charteru, například o úrokovou sazbu pronájmu lodi, podmínky, které určují náklady majitele lodi při realizaci smlouvy o pronájmu plavidla. Při provedení vyjednávání prostřednictvím korespondence se používá takzvaná *oferty* – nabídka majitele lodi k uzavření smlouvy s určitou osobou za určitých podmínek. Existují dva typy těchto nabídek :

1. *tvrdá* (potřebuje potvrzení o požadavku pronajímatele uzavřít smlouvu v určitém časovém intervalu) [4];

2. *podmínečná* (potřebuje potvrzení o požadavku pronajímatele uzavřít smlouvu s výskytem předem stanovených podmínek, například majitel lodi během několika dní přistaví plavidlo k přístavu nebo jiné, prodejce musí dodat zboží v určitém termínu do přístavního skladu) [4]. Jinak se daná oferta nazývá *volná*.

Na projevený zájem - nabídku - pronajímatel odpovídá kontra nabídkou (counter offer). Podle zákonodárství se tento dokument nazývá – přijetí (accept). Zde pronajímatel zpravidla stanoví své podmínky dohody, které vybízejí ke změně jakýchkoliv podmínek nabídnutých majitelem lodi, tzn. možnost upravit podmínky oferty (to se může týkat přepravní sazby, normy nakládky a vykládky, výše zdržného (demurrage), odměny (despatch) atd.).

Závěrečná fáze celého procesu uzavření smlouvy o pronájmu plavidla je sladění podmínek a pravidel pronájmu – charter. V tomto okamžiku broker, majitel lodi a pronajímatel upřesňují definice každého bodu charteru podle dohodnuté proformy. Pak broker připraví a podepíše jménem pronajímatele charter, jehož kopie se posílá zájemcům o realizaci smlouvy, stranám a účastníkům přepravy zboží nebo pronajímatelům plavidla.

V dané bakalářské práci byla vybrána tvrdá nabídka, protože vyjednávání probíhalo pouze s jedním pronajímatelem, mezi majitelem plavidla a nájemcem byl podepsán *time charter* (charter na provedení plaveb v určitém časovém intervalu) na jeden rok.

Charter:

V praxi námořního obchodu se smlouva potvrzující podmínky sjednané o provozu nebo nájmu lodi nazývá Charter Party (C/P). Většina standardních C/P, které jsou

označovány kódovou zkratkou, byla vydána a schválena mezinárodní zájmovou organizací námořních provozovatelů (rejdařů) zvanou BIMCO.

Typy charteru [15]:

Time charter — v obchodní mořeplavbě je to smlouva o provozu plavidla s posádkou na určitou dobu. Podle smlouvy time charteru se majitel plavidla zavazuje za dohodnutou finanční odměnu (fracht) poskytnout pronajímatelům plavidlo a službu posádky plavidla k užívání na dobu určenou k přepravě zboží, cestujících nebo pro jiné účely obchodní mořeplavby. To znamená, že majitel plavidla převezme veškeré náklady na posádku a zavazuje se platit jiné fixní náklady společného podniku: pojistné za komplexní pojištění, hypotéční úroky, odpisy atd. Pronajímatel plavidla získává právo používat plavidlo podle svého uvážení s výhradou podmínek stanovených v charteru a zavazuje se platit variabilní náklady společného podniku : náklady na pohonné hmoty, mazadla, vodu, navigační poplatky atd. Podmínky time charteru se převádějí na pronajímatele ve větší míře ve srovnání s objemem odpovědnosti a příslušnými náklady při plavebních charterech. Zároveň s tím ale pronajímatel získává i více práv – právo na používání plavidla s výhradou podmínek, možnost podnájmu, provádění nákladních operací podle charteru atd.

Voyage charter party – smlouva o pronájmu, podle které majitel lodi zajišťuje nájemci nákladní prostor lodi a zavazuje se dodat zboží z přístavu odeslání do přístavu určení podle dohodnutého tarifu. Na základě plavebního charteru majitel lodi přebírá všechny náklady na chod plavidla, posádku, pohonné hmoty, mazadla a navigační poplatky. Nájemník plavidla přebírá náklady a rizika související s dodáním zboží na palubu lodi a jeho odvozem z paluby při vykládce. Často nájemce rovněž hradí platbu a nese riziko za vykládku a nakládku, ukládání, upevňování zboží atd. Úměrně se rozšiřují práva nájemce, který dostává možnost samostatně řídit nákladové operace, zrychlovat je nebo nést peněžní odpovědnost při jejich zpomalení a také řídit proces rozmístování zboží do nákladních prostor. Při dodání zboží do přístavu určení je nájemce povinen zaplatit přepravné majiteli plavidla. Výše přepravného (fracht) je založena na přepravním tarifu, který se sjednává při uzavření smlouvy, přičemž se berou v úvahu tržní konjunktury. Dohodnutá sazba za jednotku zboží – tuna, metr kubický atd.

Bareboat charter – je v obchodní námořní dopravě smlouva o pronájmu plavidla bez posádky. Na základě smlouvy o nájmu bez posádky se majitel plavidla zavazuje za

smluvený plat (fracht) poskytnout plavidlo nájemníkům k užívání a ovládání na určitou dobu, nezkompletované posádkou. Plavidlo není vybavené pro přepravu zboží, cestujících nebo pro jiné účely obchodní plavby. Nájemce má plnou moc pro řízení a používání plavidla během doby platnosti charteru a podle svého uvážení a práv majitele. On přebírá veškerou odpovědnost a náklady společného podniku. Kromě toho má právo na změnu vlajky plavidla, může použít svou firemní značku, stejně jako uzavírat smlouvy o pronájmu svým jménem, bez posádky, se třetí stranou, po celou dobu platnosti bareboat - charteru nebo na určité období tohoto charteru (*subbareboat-charter*).

Na mezinárodním trhu nákladní dopravy je pro uzavírání smluv v současné době v provozu několik set různých druhů proforem charteru, které mohou být organizovány podle principu vývoje, využití a formy postavení.

Pojem proforma je název, který se obvykle používá pro označení neúčtní písemnosti, která časově předchází skutečný účetní doklad. Podle principu vývoje se liší na *soukromé* a *doporučené* proformy. K *doporučeným* patří druhové proformy charteru vyvinuté, doporučené nebo schválené hlavními mezinárodními nebo národními organizacemi majitelů lodí a lodními brokery (shipbrokers). Jsou to například – námořní Baltická a Mezinárodní řada (BIMCO), která se skládá z národních organizací majitelů lodí (více než 100 zemí světa), Federace národních sdružení lodních brokerů a agentů (FONASBA), Generální řada Britské námořní dopravy a Japonská námořní burza. To, že je daná druhová proforma doporučená nebo schválená jakoukoli organizací majitelů lodí, se potvrzuje příslušným textem na první stránce charteru (recommended, adopted). Schválené a zejména doporučené proformy charteru se liší v tom, že spolehlivě chrání zájmy majitele plavidla – nájemce v interpretaci všech obchodních a právních podmínek uvedených ve smlouvě.

K *soukromým* patří proformy, vyvinuté v jednostranné formě velkými zasilatelskými firmami nebo jejich unií. Tyto proformy zpravidla poskytují určité výhody pro nájemce na účet přepravce. To se týká takových důležitých otázek, jako jsou požadavky na plavidlo, postup pro určování přístavu, odpovědnost za jakékoli zpoždění plavidla ve sjednaném datu zahájení nakládky, začátek a postup pro výpočet doby nakládky/vykládky (laytime), rozdělení platby za nákladní práce a termín zaplacení přepravného. Proto by se měl majitel při uzavření smlouvy vyvarovat používání soukromých proforem, a pokud to není možné – podrobně proformu prozkoumat a snažit se dohodnout s nájemcem na důležitých změnách a doplňcích typografického textu.

Podle oblasti užití se proformy dělí na *speciální* a *univerzální*.

Speciální – jsou proformy vypracované v současné době pro všechny druhy hmotnostního zboží. V souladu s tím existují a používají se kapalné, zrnové, uhelné, rudové, fosfátové, bauxitové a lesní chartery. Každá z těchto skupin zahrnuje několik standardních proforem, specializujících se na hlavní oblasti exportu. Mezi zrnové partnery patří Severoamerický zrnový charter, Australský charter, charter na přepravu zrna z přístavů, nacházejících se na řece La Plata atd. To znamená, že specializované proformy odrážejí nejen zvláštnosti převozu tohoto nebo jiného typu zboží, ale také berou v úvahu specifické podmínky zpracování plavidel a místních zvyků v různých přístavech a zemích a obchodní praxi hlavních skupin exportérů. Většina specializovaných proforem je soukromých čili jsou vypracované přepravci zboží – exportéry, ale některé z nich jsou schváleny majiteli plavidel.

Universální proformy jsou vypracované mezinárodními organizacemi majitelů lodí a jsou určeny pro přepravu kusových, volně ložených nebo lesních nákladů v těch oblastech, kde nejsou k dispozici žádné specializované chartery. Nejvíce je v praxi mezinárodní námořní přepravy rozšířena universální proforma «GENCON», která je doporučena BIMCO (přiložena k práci).

Podle rozmístění materiálu a tvaru konstrukce se chartery dělí na *archaické a moderní*, takzvané americké proformy.

V *archaickém* charteru není rozmístění článků strukturované. Proměnné podmínky, které odrážejí obsah této konkrétní transakce a položky právního charakteru se střídají v celém textu. To komplikuje práci s chartery kapitánovi a agentovi a neumožňuje použití automatických metod plnění proformy.

Charter *moderního* typu se skládají ze tří částí: preambule, která určuje strany, místo a datum uzavření smlouvy, první části, která obsahuje všechny stavové proměnné charakterizující obsah této konkrétní transakce (loď, zboží, datum připravenosti plavidla, výpočet času pro vykládku a nakládku, platbu nájemného) a druhé části, která obsahuje postup uplatňování obchodních podmínek transakce, standardní ustanovení právního charakteru o haváriích, o vzájemné odpovědnosti při srážce lodi atd. Moderní forma charteru umožňuje jeho použití v operativním prostředí, protože všechny informace o obsahu transakce jsou poskytnuty na jednom – prvním listě.

Stav plavidla:

Název, vlajka, třída, rok výroby. Efekt mrtvé váhy, maximální délka a šířka, počet a tonáž nákladních nádrží. Schopnost udržovat teplotu zboží je v souladu se smlouvou. Navíc se dohodne, že nákladní nádrže musí být uvedeny do příslušného stavu (vyčištěny a

umyty) a předvedeny inspektorovi nájemce nebo nezávislému povolnému agentovi (*surveyor*), (náklady na čištění a mytí nákladních nádrží posádkou nese majitel plavidla).

Typ a množství nákladu:

Množství zboží závisí na uvážení dopravce (kapitán). Dále je nutné brát ohled na dostatečnou rezervu místa, spojenou s rozšířením nákladu, jakož i na požadované množství zásob pro plavbu a zásobník. V charteru se ukazuje množství každého typu zboží, jeho hlavní charakteristika a teplota pro převoz, která se v průběhu plavby musí dodržovat. Dopravce není odpovědný za snížení kvality zboží v důsledku jeho ohřívání v souladu s pokyny nájemce.

Plavidlo má právo nevypout na moře, dokud nejsou zaplněny příslušné cisterny, které dodávají plavidlu potřebné mořeplavecké vlastnosti v případě, že nájemce neopatřil plné množství nákladu. Nájemce je povinen zaplatit «mrtvý fracht» za množství zboží menší velikosti nebo objemu, než je uvedeno ve smlouvě.

Přístavy nakládky a vykládky:

Ztráta času plavidlem kvůli čekání na určení přístavu nebo předadresaci zboží do jiného přístavu jsou zahrnuty do času nakládky a vykládky (*laytime*).

Zrušení charteru:

Termín připravenosti plavidla k nakládce se stanoví datem zahájení a ukončení (podmínky *laydays-canceling*).

Datum zrušení (*canceling*) končí ve 24 hodin místního času. Majitel plavidla má právo do 72 hodin před posledním vyplutím plavidla z předchozího přístavu do cílového přístavu oznámit nové datum příplutí plavidla; nájemce má právo do 7 dnů potvrdit nebo zrušit smlouvu (*charter*), ale tato zpráva musí být oznámena nejpozději do 24 hodin po datu zrušení.

Majitel plavidla má právo anulovat smlouvu za předpokladu, že nájemce během 10 dnů neurčil přístav nakládky nebo je zdržení plavidla při očekávání nakládky po podání oznámení o připravenosti překročeno o více než 20 dnů.

Doba vykládky/nakládky:

Doba vykládky/nakládky (angl. *Laytime*) — je v obchodní mořeplavbě období, během něhož dopravce poskytuje plavidlo pro nakládku nebo vykládku zboží a udržuje loď pod nakládkou nebo vykládkou bez doplňujících poplatků k pronájmu [8].

Reversní doba vykládky/nakládky — je celková doba pro nakládku a vykládku. Jestli je například v souladu s podmínkami smlouvy stanoven reversní čas vykládky/nakládky na dobu 20 hodin a čas na nakládku byl 12 hodin, dopravce má v rezervě na vykládku pouze 8 hodin, po jejichž vyčerpání se začíná odpočítávat zdržení. Tato pravidla související s nakládkou zboží se také vztahují na vykládku zboží z lodi v určeném přístavu [8].

Placení nájemného (fracht):

Provádí se za množství zboží, které je uvedeno v konosamentu. Strany charteru stanoví čas a místo zaplacení nájemného (fracht). Fracht- je poplatek za námořní přepravu zboží. Fracht musí být zaplacen v hotovosti podle tarifu uvedeného v charteru, v sumě vypočtené podle množství nakládaného zboží.

Fracht také penalizuje za naftový balast v cisternách plavidla, který nájemce nevyčistil před nakládkou, míra naftového balastu však nesmí překročit 1 % nosnosti podle tropické nákladní značky.

Výše zdržného (demurrage):

Peněžní odměna, která má být vyplacena majitelům lodi nájemcem za zdržení plavidla kvůli nákladným operacím proti časovému plánu, je u vedena ve smlouvě o pronájmu plavidla (reversní doba vykládky/nakládky). Specifičnost demurrage je v tom, že jeho výše je stanovena v charteru a nemůže být změněna v závislosti na skutečných ztrátách.

Konosament:

Konosament, jinak náložný list, (anglicky Bill Of Lading) - je dopravní dokument, používaný při přepravě nákladu po moři. Pro majitele představuje přepravní doklad i dispoziční právo (právo disponovat s nákladem) ke zboží, které je v konosamentu uvedeno. Konosament vydává dopravce (nebo jím zmocněná osoba: agent nebo kapitán lodi), který dopravu po moři provádí. Údaje, které mají být obsahem konosamentu, je odesílatel povinen dopravci písemně sdělit.

Námořní konosament (port to port) kryje pouze přepravu po moři, multimodální konosament (multimodal transport document) kryje přepravu po moři i dále, až do konečného místa určení (final destination).

Nalodovací, neboli palubní konosament (on board) umožňuje nalodění zboží na palubu lodi, přejímací konosament (receipt for carriage) vystavuje dopravce po převzetí

nákladu k přepravě, ale ještě před jeho naložením na loď. V praxi se obvykle používá nalodňovací konosament.

Tento universální doklad splňuje následující funkce:

1. Slouží jako stvrzenka pro dopravce o příjmu zboží, uvedeném v dokumentu. Při projednávání sporu mezi odesilatelem (nájemce) a přepravníkem se údaje o zboží považují za správné, dokud se neprokáže jinak. Je-li náložní list převeden na třetí stranu, jsou případné námitky přepravce k jeho údajům již nepřijatelné.

2. Vstupuje v platnost jako důkaz o existenci a obsahu přepravní smlouvy po moři. Doklad sám o sobě není smlouva, jak se často předpokládá v praxi. Protože to není dvoustranná nebo mnohostranná dohoda, je to jednostranný akt, podepsaný kapitánem lodi nebo zástupcem dopravce. Nicméně tento doklad stanovuje základní podmínky smlouvy o přepravě.

3. Je to doklad o vlastnictví zboží (cenný papír). Tato funkce spočívá v tom, že prodejní a nákupní transakce, stejně jako jiné operace se zbožím, se provádějí pomocí konosamentu bez fyzického předání samotných objektů smlouvy. To znamená, že konosament, ve kterém je pojmenované zboží, lze koupit, prodat, předat za určitých podmínek. To je možné díky tomu, že je daný dokument cenným papírem, který v oběhu na trhu vyjadřuje právo vlastnictví konkrétního zboží, v něm popsáno.

V závislosti na tom, jak je v dokumentu stanovena strana, která má právo na obdržení zboží, konosament může být:

- *nominální (na jméno)*: náklad může dostat pouze fyzická nebo právnická osoba, na jejíž jméno je vypsán;

- *na řad (poukázkový)*: v dokumentu se uvádí, že je vydán podle příkazu odesilatele nebo příkazu příjemce, to znamená, že odesilatelem nebo příjemcem může být provedeno předání konosamentu jiným stranám. Obvykle je v konosamentu popsáno, kdo dal příkaz k jeho sestavení; držitelem dispozičního práva je pak poslední držitel v řadě uvedený v rubopisu;

- *na doručitele*: v dokumentu se uvádí, že je vydán doručiteli, to znamená, že dokument neobsahuje žádné informace o osobě, která má právo obdržet zboží, a proto je zboží v přístavu určení vydáno každé osobě, která předloží konosament.

V mezinárodním obchodě je nejrozšířenější používání konosamentů na řad (poukázkových).

2. Přeprava LNG

2.1 Charakteristika LNG

Zemní plyn lze v dopravě využívat jak ve formě stlačeného plynu CNG (compressed natural gas), tak ve formě zkapalněného plynu LNG (liquified natural gas). CNG je plyn stlačený v nádobách pod tlakem 200 barů, LNG je zkapalněný plyn při minus 162 °C a tvoří namodralou, průzračnou kapalinu s minimální viskozitou [3].

LNG se dopravuje v dokonale izolovaných nádržích (kryogenní tanky) na větší vzdálenosti po moři či železnici a na menší vzdálenosti silniční nákladní dopravou. Přeprava se uskutečňuje buď přímo konečným zákazníkům, nebo do distribučních uzlů, resp. terminálů, kde je LNG opětovně zplyňován a distribuován potrubím. Přestože náklady na výstavbu zkapalňovacích a odpařovacích stanic nebo na pořízení flotily trajektů jsou obrovské, od 60. let minulého století nabývá přeprava LNG čím dál tím více na významu. Velký rozvoj zažívá zejména v posledních několika letech v souvislosti se snahou vyspělých zemí o diverzifikaci zdrojů dodávek.

Obecně platí, že přeprava plynovody je výhodnější pro kratší vzdálenosti, přeprava LNG trajekty naopak pro větší vzdálenosti nebo oblasti, kde výstavba plynovodů není z jakéhokoliv důvodu výhodná.

LNG zaujímá cca 600 krát menší objem než zemní plyn, CNG pak cca 200 krát menší objem než zemní plyn. Zkapalněním se tedy objem zemního plynu zmenší třikrát více než při stlačení a vůz na LNG tak dojede téměř třikrát dál než vozidlo se stejně velkou nádrží na CNG [3].

Složení:

Typický LNG má obsah methanu vyšší než 75% a obsah dusíku nižší než 5%.

Teplota varu:

Liší se v závislosti na složení zemního plynu. Čistý methan kondenzuje při minus 162 °C při atmosférickém tlaku.

Vlastnosti:

- bezbarvý
- bez zápachu
- netoxický

- směs plynu a vzduchu je výbušná v koncentračním rozmezí od 5% do 15% objemu
- vysoká čistota - nečistoty jsou odstraněny během zkapalňování

Rychlost odpařování:

Velmi malé množství LNG generuje velký objem plynu. Objemová jednotka kapaliny produkuje cca 600 objemových jednotek plynu. Jeden normální metr krychlový zemního plynu je generován cca 1,7 litrů tekutiny.

Použití LNG

LNG plnicí stanice:

- zajišťuje funkci náhradního zdroje při výpadku veřejné sítě
- dodávky zemního plynu pro vesnice, kde není plynofikace, průmyslové podniky atd.
- Přeprava zemního plynu na delší vzdálenosti, nebo tam, kde nejsou plynovodní sítě
- LNG se používá jako palivo pro motory dopravních prostředků, jako jsou lodě, nákladní automobily, autobusy a osobní automobily

Využití LNG

- výroba tepla
- příprava teplé užitkové vody
- technologické účely
- společná výroba tepla, elektřiny, popř. chladu
- plynová klimatizace
- automobilová doprava

2.2 Námořní přeprava nebezpečných věcí

Námořní přepravu nebezpečných věcí upravuje dohoda IMDG CODE – International Maritime Dangerous Goods Code. Nejnovější platná podoba této dohody byla vydána v roce 2012 s platností od 1. ledna 2014 na dva roky, během roku 2014 byla

sjednána novela (IMDG Code, 2014 Edition) platná povinně od 1.1.2016 s možností dobrovolného použití od 1.1.2015.

Při odesílání nebezpečných věcí musí odesílatel písemně uvědomit dopravce o vlastnostech zboží a pokud je to nutné, dát doporučení o způsobu přepravy. Takový typ zboží se přijímá pouze s písemným souhlasem dopravce. V případě vzniku jakékoliv hrozby pro lodi, mohou být nebezpečné látky vyloženy na jakémkoli místě nebo zničeny dopravcem, bez odpovědnosti za zboží z jeho strany. V tomto případě fracht vyplácí poměrnou část k ujeté vzdálenosti lodi.

Institut bezpečnostního poradce není – na rozdíl od silniční a železniční přepravy – v námořní a letecké přepravě ustanoven. Předpis pro námořní přepravu nebezpečných věcí (tzv. IMDG CODE – International Maritime Dangerous Goods Code) však všechny firmy i v České republice, kterých se příjem nebo doprava nebo odesílání nebezpečných věcí po moři týká, jsou povinny bezpodmínečně dodržovat [8].














Nebezpečné zboží (tj. látky, plyny, výbušniny a jiné nebezpečné látky a předměty) jsou v rámci OSN jednotně mezinárodně děleny do samostatných specifických tříd. Tato klasifikace je jednotná pro všechny druhy dopravy, proto První příloha ADR (Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů) je totožná pro všechny typy přepravy nebezpečných věcí.

Kromě obvyklého označení potřebného pro obyčejné zboží, musí mít nebezpečné zboží speciální označení, které ukazuje druh a úroveň nebezpečnosti pomocí barevných nálepek a symbolů. Tyto nálepky a symboly musí být v rozměru nejméně 100 × 100 mm.

Nebezpečné zboží dělíme do následujících tříd (obr. 3):

- Třída 1 Výbušné látky a předměty
- Třída 2 Plyny
- Třída 3 Hořlavé kapaliny
- Třída 4.1 Hořlavé tuhé látky, samovolní se rozkládající látky a znečtivěné tuhé výbušné látky
- Třída 4.2 Samozápalné látky
- Třída 4.3 Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny
- Třída 5.1 Látky podporující hoření
- Třída 5.2 Organické peroxidy
- Třída 6.1 Toxické látky
- Třída 6.2 Infekční látky
- Třída 7 Radioaktivní látky

- Třída 8 Žíravé látky
- Třída 9 Jiné nebezpečné látky a předměty

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Třída 1</p>  <p>Výbušné látky a předměty, výlučná třída</p> | <p>Třída 2</p>  <p>Stlačené zkapalněné nebo pod tlakem rozpuštěné plyny, výlučná třída</p> | <p>Třída 3</p>  <p>Hořlavé kapaliny, volná třída</p> |
| <p>Třída 4.1</p>  <p>Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a z necitlivěné tuhé výbušné látky volná třída</p> | <p>Třída 4.2</p>  <p>Samozápalné látky volná třída</p> | <p>Třída 4.3</p>  <p>Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí zápalné plyny volná třída</p> |
| <p>Třída 5.1</p>  <p>Látky podporující hoření volná třída</p> | <p>Třída 5.2</p>  <p>Organické peroxidy volná třída</p> | <p>Třída 6.1</p>  <p>Jedovaté(toxické) látky volná třída</p> |
| <p>Třída 6.2</p>  <p>Infekční látky výlučná třída</p> | <p>Třída 7</p>  <p>Radioaktivní látky výlučná třída</p> | <p>Třída 8</p>  <p>Žíravé látky volná třída</p> |
| <p>Třída 9</p>  <p>Jiné nebezpečné látky a předměty volná třída</p> | | |

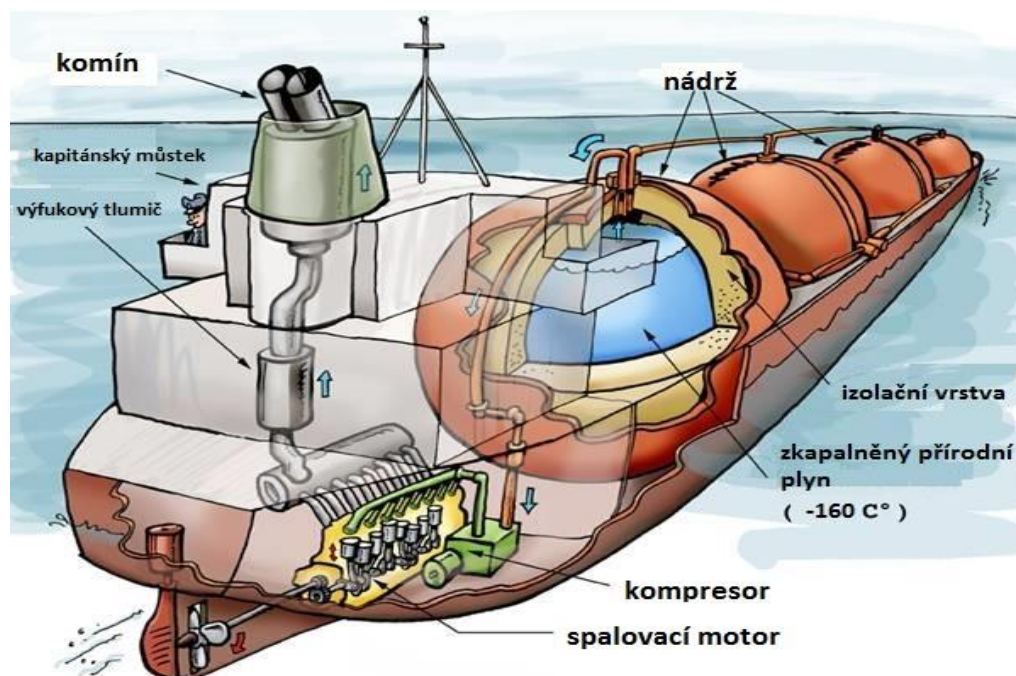
Obrázek 3 – třídy nebezpečnosti

Kromě označení nebezpečnosti existuje systém *varovných označení*, například «látko znečišťující moře», «vysoká teplota», «upozornění o toxicitě» atd. Postup při aplikaci speciálního označení nebezpečného zboží je následující:

Každé nákladní místo v lodi musí mít přesné pojmenování přepravovaného zboží v souladu s číslem OSN. Způsob aplikace nálepek označujících nebezpečí musí být takový, aby informace byla čitelná a dobře viditelná i přes působení mořské vody v době tří měsíců. Nálepky nebezpečí na kontejnery, nádrže, velké obaly a cisterny by měly být minimálně na čtyřech stranách. V případě, že má zboží několik druhů nebezpečí, musí být na obalu nebo kontejneru vyznačeny všechny druhy nebezpečí.

Vzhledem k tomu, že přeprava plynu je nebezpečný proces, je nutné dodržování speciálních bezpečnostních opatření při přepravě i skladování. K nebezpečným vlastnostem takového zboží patří: nebezpečí výbuchu, zápalnost, toxicita, infekční nebezpečí, radiační nebezpečí, oxidační účinek a koroze. V případě zkapalněného plynu (*UN kód – 1972*) je třeba dávat pozornost na zápalnost, protože zkapalněný plyn se může vznítit při jakékoli jiskře. Ke kategorii kapalných produktů patří také ropa a ropné výrobky, chemické látky a potraviny. Podíl kapalných nákladů v mezinárodní námořní dopravě je asi 50%, více než 80% z nich jsou ropa a ropné výrobky [12].

Stejně jako ropa, je zemní plyn typ fosilních paliv, která vznikla rozkladem starých organismů. Plyn může být transportován potrubím, ale to je velmi drahé a nepraktické při překonávání oceánů. Místo toho inženýři museli přijít s přepravou plynu na lodích a obtížnost byla v tom, že zemní plyn vzplane při všech teplotách vyskytujících se ve světě (obr. 4). Únik plynu může být závažnou katastrofou a naštěstí se nikdy nestaly vážné incidenty. Abychom mohli převést plyn na kapalinu, je nutné jeho ochlazení na teplotu minus 162 stupňů Celsia.



Obrázek 4 – plán LNG tankeru

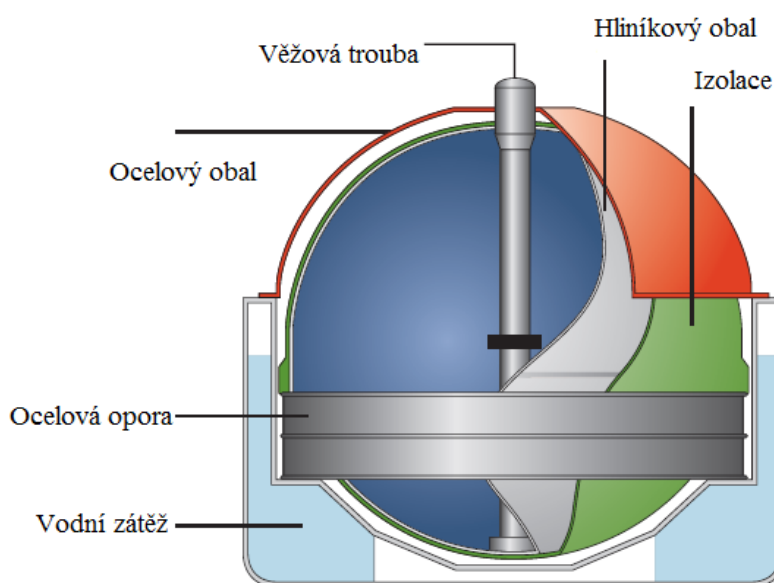
Zdroj: [4]

Pro tento účel existuje i druhá linie obrany – dusík. Jedná se o inertní plyn, který se nachází ve vzduchu. Za normálních podmínek dusík nereaguje s žádnou látkou a co je nejdůležitější, nespojuje se s kyslíkem v přítomnosti jakékoliv jiskry. Jedním slovem vznícení není možné, pokud je kolem dost dusíku.

Plyn se ochladí na břehu a v kapalném stavu se vstříkuje do supertankeru, avšak dosažení těchto ultra nízkých teplot je velmi složité. Pro tuto práci prostě nelze použít standardní ocelové roury. Přeprava této studené tekutiny potrubím plavidla způsobovala stavitelům lodí řadu nových problémů. K jejich vyřešení došlo pomocí nerezavějící oceli s přidáním malého množství chromu. Tento kov je schopen zabezpečit křehkou ocel od ultra nízkých teplot.

Stavitelé lodí, kteří vytvořili tankery pro přepravu zkapalněného zemního plynu, udělali vše, aby nejen trupy těchto lodí byly připraveny k překonávání bouřlivého moře, ale i tisíců metrů složitého potrubí se všemi křehkými ohyby, spoji a kohoutky. Byly vyrobeny z materiálu, který vydrží nízkou teplotu – z legované nerezavějící oceli.

Doprava kapalin v tankerech vede k dalšímu problému- jak zafixovat náklad proti pohybu. Stavitelé takových plavidel by se měli postarat o dva typy tekutin. Při přepravě jedním směrem tanker převáží zkapalněný zemní plyn, ale na zpáteční cestě, aby nebyly nádrže prázdné, převáží vodu jako zátěž. Tím se získává stabilita plavidla. Řešení problému tak spočívá ve dvou různých variantách rozložení nákladu (obr 5).



Obrázek 5 – struktura nádrží

Zdroj: [9]

3. Případová studie

3.1 Popis přepravy LNG Dauhá (Katar) - Pusan (Jižní Korea)

Ve své bakalářské práci jsem námořní přepravu LNG demonstroval na plavbě v relaci Dauhá (Katar) - Pusan (Jižní Korea) plavidlem «LNG Dream», které bylo zkonstruováno pro přepravu zkapalněného přírodního plynu.

Doha (arabsky **الدوحة**, Al-Doha.) - Město na pobřeží Perského zálivu, hlavní město arabských emirátů – Katar, počet obyvatel 1 904 934 (informace z roku 2013). Doha je největší město Kataru, je domovem více než 45% obyvatel (521 284 lidí včetně předměstí). Město je centrem ropy a odvětví rybolovu. Je to ekonomické centrum země. V současné době se vláda Kataru odklání od hospodářství se zaměřením na těžbu ropy a zemního plynu. Zejména Doha je položena jako turistické centrum a letecký uzel [13].

Přístav Doha je střední velikosti, skládá se z plynového terminálu, stejně jako terminálu kontejnerů a zrnového, které se nacházejí na umělém pahorku. Přístav může poskytnout drobné opravy, doplňování zásobníku a potravin, výměnu posádky. Doprovod lodivoda je v přístavu Doha povinný (obr. 6).



Obrázek 6 – přístav Dauhá (Katar)

Zdroj: [13]

Pusan (korejsky: 부산釜山) — je přímořské metropolitní město v Jižní Koreji. S rozlohou 763 km² a počtem obyvatel přesahujícím 3,6 milionu je to druhé největší město v Koreji. Město je důležitým dopravním uzlem v lodní přepravě, nachází se zde velký přístav. Přístav Pusan – je největší v Korejské republice, dostupný pro plavidla s výtlakem do 50 tisíc tun, délkou do 330 metrů a maximálním ponorem do 12,5 metru [14] (obr 7).



Obrázek 7 – přístav Pusan (Jižní Korea)

Zdroj: [14]

Charakteristika plavidla [11]:

Plavidlo «LNG Dream» patří japonské společnosti «Osaka Gas». Bylo vyrobeno v roce 2006 v loděnici «Sakaide Shipyard» korporací «Kawasaki Shipbuilding» a disponuje následujícími parametry (obr 8) :

Výtlak – 120 000 tun;

Délka - 289,5 m;

Šířka - 49 m;

Ponor – 12,2 m;

Objem nádrže - 145254 kub.m což se průměrně rovná 87 000 000 m³ plynu při atmosférickém tlaku.

Nosnost ([Deadweight](#)) – 80889 tun;

Ponor podle letní nákladní značky – 14,8 m;

Provozní rychlost: při ponoru = 12,2 m - 19 uzlů.

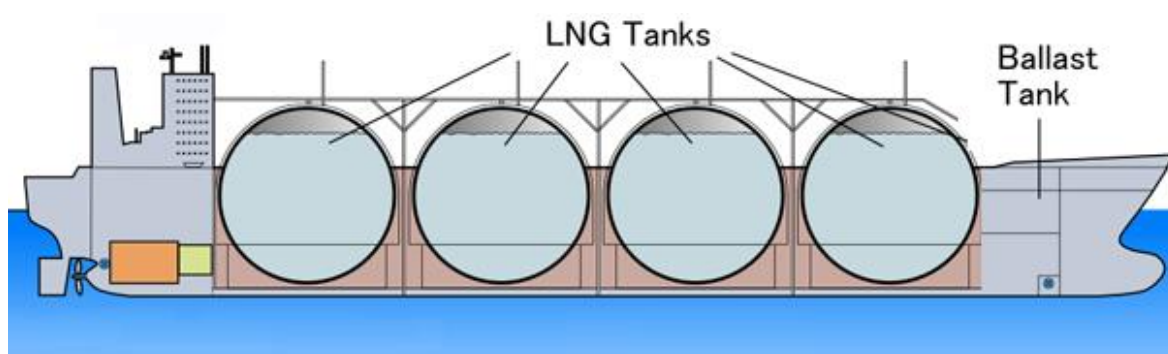
Délka plavby: 20000 mil, 25000 mil (max).



Obrázek 8 – foto «LNG Dream»

Zdroj: [9]

Do čtyř samostatných kulových nádrží, každá má 43 m v průměru, se vejde až 67000 tun zkapalněného zemního plynu (obr. 9).



Obrázek 9 – plán nádrží LNG tankeru

Zatímco byla loď v provozu v přístavu Dubaj, na obchodním trhu byla podepsána a uzavřena kupní smlouva.

Prodejce «Qatargas Operation Company Limited» (Katar)

Kupující «Korea Gas» (Jižní Korea)

Účastníci transakce nákupu a prodeje zvolili nejvhodnější variantu – mezinárodní doložku Incoterms **FOB Free on Board** (vyplacení na palubě lodi) (viz obr. 2 v kap.1.2).

Podle této doložky je rozdělení rizik a závazků mezi prodávajícím a kupujícím stanoveno takto:

Povinnosti prodávajícího:

- dodává zboží do přístavu;
- poskytuje odbavení zboží;
- provádí celní odbavení;
- poskytuje nakládku zboží na plavidlo za vlastní peníze;
- hradí rizika související se zbožím do nakládky na plavidlo.

Povinnosti kupujícího:

- pronajímá si plavidlo;
- hradí rizika ztráty nebo poškození související se zbožím po nakládce na plavidlo;
- platí prodávajícímu cenu zboží proti konosamentu (náložný list).

Smluvní strany se dohodly, že majitel/nájemce lodi platí jenom za vykládku zboží (*free in*).

Podle této podmínky musí být zboží naloženo do nákladních nádrží nájemcem nebo jeho zástupci bez jakéhokoli rizika odpovědnosti za náklad pro majitele lodi.

Operace nákupu a prodeje mezi prodejcem «Qatargas Operation Company Limited» (Katar) a kupujícím «Korea Gas» (Jižní Korea) byla dokončena.

Při uzavření přepravní smlouvy byla celková hodnota zboží, včetně jeřábových, celních, přístavních poplatků a poplatků loděnicím, vyčíslena v USD \$54.027.000 v ceně \$621 za 1000 m³ (cena zkapalněno plynu na 05.04.14 \$596, převzato z World oil prices [9]).

3.2. Postup a časový harmonogram plavby

3.2.1 Příprava / přistavení plavidla

25. 03. 2014 v 11:00 UTC charter – smlouva byla podepsána.

Podle podmínek pronájmu: v 00:00 místního času, 26. března 2014 musí být plavidlo připraveno k nakládce v přístavu Doha, plynový terminál.

Množství nákladu - 85 000 000 m³ zemního plynu (při atm. tlaku.)

Podle pokynu majitele plavidla se od 25.03.2014 22:00 hodin do 26.03.2014 03:00 hodin loď «LNG Dream» musí dostavit do přístavu Doha.

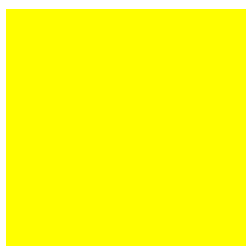
První datum laydays (počet dnů sjednaných pro nakládku/vykládku lodi) omezuje dobu platnosti dřívějšího poskytnutí plavidla k nakládce, do této doby nájemce není povinen přijmout loď a není zodpovědný za její prostoj.

Druhé datum canceling (zrušení) – je charterem předpokládané konečné datum, do kterého by loď měla dorazit do přístavu odplutí a být připravena k nakládce podle všech pravidel. Nájemce má právo odmítnout přijetí plavidla k nakládce a zrušit smlouvu, pokud nepřipluje do určeného přístavu a určitého času (date of canceling).

Plavidlo je považováno za připluté do přístavu, jestliže splnilo všechny potřebné formalities, tedy dostalo povolení od přístavních orgánů o volném spojení s břehem a provedení komerčních operací a je úplně připraveno k nákladním operacím.

Postup pro procházení správní kontrolou se provádí takto:

Před vplutím plavidla do přístavu se na stožáru zvedne žlutá vlajka, která má podle Mezinárodního signálního kódu MCC - "Q" (The International Code of Signals; INTERCO) následující význam [4]:



(Quebec) - «Všichni na palubě jsou zdraví, žádáme o povolení ke styku se břehem» (obr. 10).

Je pravidlem, že ve stejnou dobu na palubu lodi připlouvají zdravotní, celní a pohraniční služby přístavu a začínají kontrolu lodi z hlediska dodržování hygienických norem a její neinfikovanosti, přepravy nebo přechovávání zakázaných věcí, nelegálního zboží nebo cizích osob. Kapitán lodi poskytuje příslušné dokumenty všem službám, které kontrolují dodržování příslušných státních norem.

Předběžné oznámení - to je předběžné datum připlutí plavidla do přístavu.

Mimořádně se v charteru domluví o konečné předpokládané době připlutí lodi do přístavu (ETA). V případě zpoždění plavidla oproti uvedené době má nájemce právo

požádat o náhradu škody, související s prostojem pracovního personálu a skladováním zboží v přístavních terminálech.

S příplutím plavidla do přístavu začíná doba parkování. Podrobný popis doby parkování v přístavu od momentu přivazování do připravenosti k plavbě je stanoven v dokumentu Statement of facts, který musí být podepsán kapitánem lodi.

V momentu uzavření smlouvy byla popisovaná loď «LNG Dream» v přístavu Dubaj (Spojené arabské emiráty).

25.03.2014 v 10:30 (UTC), kapitán dostal oznámení od majitele lodi s následujícím obsahem:

Time Dale 25.03.2014 10:30 UTC

To master of m /v «LNG Dream»

From “Qatargas Operation Company Limited”

Sledovat do přístavu Doha (Katar). Zkapalněný zemní plyn – 65000 tun. Dát oznámení o předpokládaném čase příplutí.

Kapitán lodi «LNG Dream» odpovídá:

Time Date 25.03.2014 11:00 UTC

To “Qatargas Operation Company Limited”

From master of m|v “LNG Dream”

Ukončili jsme vykládku, uvolnili jsme kotvu a směřujeme do přístavu Doha (Katar). ETA v lodivodním bodu přístavu Doha (Katar).

25.03.2014 v 23:00 UTC.

25. března 2014 ve 23:00 hodin se loď přiblížila k přístavu Doha (Katar). Pro možnost volného průplavu (shipping lane), kotvení a poskytnutí místa k nakládce a vykládce zboží v přístavu, byl vyzván lodivod. Poplatek za tuto službu činil \$2530 za jedno provedení (cena převzata z [12]).

26.03.2014 v 00:00 bylo plavidlo «LNG Dream» přivázáno v přístavišti plynového terminálu v přístavu Dauhá.

26.03.2014 v 00:30 loď dostala povolení od přístavních orgánů k volnému spojení se břehem. V 01:00 jsem já, kapitán lodi «LNG Dream», odevzdal zástupci nájemce Notice of readiness (oznámení o připravenosti).

V oznámení o připravenosti musí být uvedeno datum a čas příplutí lodi do přístavu a ve stejný den se posílá oznámení o připravenosti plavidla k nakládce. Přijetí oznámení o připravenosti je povinné. Přijetí oznámení o připravenosti - je souhlas nájemce s

nakládkou zboží a začátek Lay Time (čas na nakládku/vykládku). Také existuje bezúročné období (Period of grace). Jedná se o období mezi podáním oznámení o připravenosti a začátkem Lay Time. V případě, že oznámení o připravenosti se podává až do poledne, pak Lay Time začíná od 13:00. Pokud se oznámení o připravenosti podává po poledni, pak Lay Time, začíná od 6:00 příštího dne.

Varianty podání Notice of Readiness:

- Po získání povolení k volnému spojení se břehem.
- Po přivázání plavidla v přístavu.
- Bez získání povolení k volnému spojení se břehem.
- Mimo přístav (od doby příplutí do přístaviště).

V této bakalářské práci jsem si popsal standardní postup při podávání oznámení o připravenosti. Plavidlo dostalo NOR po získání povolení k volnému spojení se břehem.

3.2.2 Postup nakládky

Proces nakládání je doprovázen stanoveným systémem přepravních dokumentů, pojmenování a obsah předávacích dokumentů se liší v závislosti od země a přístavu nakládky, ale jejich účel a role ve vyřízení přepravy zboží je podobný.

Jak je uvedeno v kapitole 3.2.1, přijetí oznámení o připravenosti zástupcem nájemce lodi se uskutečnilo 26. 03. 2014 v 01:00 místního času, tedy dopoledne, tzn., že čas na nakládku/vykládku se odpočítává od 13:00 hodin 26.03.2014, protože v charteru bylo uvedeno bezúročné období (Period of grace).

Doba nakládky/vykládky (Lay Time) – je doba, která je stanovena smlouvou o přepravě zboží po moři k provedení nakládání nebo vykládání plavidla. Pokud bude čas na nakládku/vykládku překročen, majitel plavidla má právo požadovat od nájemce poplatky za zdržení (demurrage) [6].

V případě předčasného ukončení manipulace s nákladem může nájemce získat expediční (dispatch) – tj. odměnu, vyplácenou majitelem plavidla. Délka doby vykládky a nakládky lodi je stanovena na základě dohody mezi oběma stranami smlouvy; v případě neexistence takové dohody se používají termíny stanovené přístavem. Lay Time se vypočítává v pracovních dnech, hodinách a minutách, začíná zpravidla dnem následujícím po oznámení o připravenosti plavidla k nakládce/vykládce.

Lay Time nezahrnuje dobu, během níž nakládání/vykládání zboží nebylo provedeno z důvodů, které jsou závislé na dopravci nebo v důsledku nepřekonatelné síly nebo

mimořádných meteorologických podmínek, které ohrožují bezpečnost zboží nebo ohrožují jejich bezpečnou nakládku. Čas, během něhož nebylo nakládání zboží provedeno z důvodů, které jsou závislé na nájemci, musí být zahrnut do Lay Time.

Z Lay Time se vylučuje:

- čekací doba lodivoda, remorkéry, doba připojování plavidla do přístaviště;
- čištění a mytí cisteren, vykládka zátěže;
- prostoje vinou plavidla, z důsledku poruchy lodního zařízení;
- prostoje v důsledku přírodních katastrof nebo jiných okolností, které mají charakter nepřekonatelné síly a trvají méně než jeden den;

Výpočet Lay Time může být proveden:

- 1) podle normy jeden příklop za den;
- 2) podle normy na plavidlo za den;
- 3) podle doby trvání pro zpracování největšího podpalubí;
- 4) podle zvyku přístavu.

Obvykle se jako Lay Time počítají pouze pracovní a jasné dny.

Pracovní den (working day) — je pojem, používaný pro vypočítání Lay Time plavidla. Jako pracovní den se rozumí oficiální doba, během které se v přístavu obvykle provádějí manipulace s nakládáním nebo vykládáním zboží, placené podle jediného tarifu. Neděle a svátky se nepočítají jako pracovní dny a jsou vyloučeny z doby nakládky/vykládky.

Reversní dny (reversible days) — celkové vypočítání doby nakládky/vykládky (Lay Time), pro které se expediční výpočet (dispatch) a výše zdržného (demurrage) provádí po ukončení vykládky plavidla. V případě, že je v charteru předpokládáno vypočítání doby nakládky/vykládky podle pracovních dnů, parkovací čas se v přístavech nakládky a vykládky počítá celkově. Prostoj plavidla v jednom přístavu je možné likvidovat předčasnou manipulací v jiném přístavu.

Předpisy nakládky a vykládky a přepravní smlouvy stanovují určité povinnosti dopravce a lodní správy, pokud jde o zajištění provádění běžné operace nakládky nebo vykládky. Kapitán lodi musí přes zprostředkovatele (agent) předem informovat službu nakládky a vykládky o datu a čase příplutí plavidla a jeho připravenosti k nakládání zboží s uvedením požadovaného počtu členů posádky a manipulační techniky. Po příplutí do přístavu námořní správy se shoduje se službou nakládky a vykládky o *nákladním plánu* (cargo plan), organizaci a technologii manipulační práce.

Nákladní plán (cargo plan) – je plán rozložení nákladu v lodním prostoru, vypracovaný s ohledem na co nejefektivnější využití nákladového prostoru a dosažení potřebné stability plavidla. Nákladní plán – je schematický průřez nákladních prostor lodi v diametrální rovině, na kterém je uvedeno pojmenování a množství zboží, přístavy doručení, a pokud je to nutné – čísla náložných listů. Nákladní plán se obvykle zpracovává před nakládkou a po nakládce zboží. Pro rychlé a správné nakládání / vykládání plavidla sestaví nákladní asistent podrobný plán lodi.

Nákladní poukaz (Shipping Order) – je prvotní dokument, který obsahuje všechny potřebné informace o zboží, a je základem pro jeho přijetí do plavidla. Nákladní poukaz je vypsán v několika kopiích a obsahuje následující informace: pojmenování, druh a množství zboží (počet míst, hmotnost, objem), typ obalu, značky a názvy, jméno odesilatele a příjemce; určení přístavu odplutí a příplutí, název plavidla, datum sestavení nákladního poukazu a také doplňkové údaje o přepravovaném zboží se speciálním označením, protože naše zboží patří k nebezpečné kategorii. Nákladnímu asistentovi se předávají dvě kopie nákladního poukazu, z nichž jednu musí po nakládce podepsat zástupce lodní správy. Tato kopie nákladního poukazu je tzv. *navigační potvrzení* a používá se jako základ k výpisu konosamentů, jinak náložných listů (Bill Of Lading).

Nákladní poukaz musí mít celní razítko - « Nakládání je povoleno ». Nákladní asistent musí zkontrolovat a ověřit správnost nákladního poukazu, poté vystavit povolení k nakládce.

Všechna plavidla příplouvající ze zahraničí a odplouvající do zahraničí, jejich přepravované zboží, předměty, potraviny, osobní věci, cizí měna a peněžní prostředky posádky a cestujících podléhají celní kontrole. Registraci příplutí a odplutí plavidel, jakož i kontrolu během zastavení v přístavu provádí speciální komise, která se skládá ze zástupců celních a zdravotních služeb.

Doklady potřebné k celnímu odbavení plavidla:

1. *Generální (všeobecná) deklarace* (rovněž v elektronické formě), která by měla zahrnovat:
 - název plavidla
 - státní příslušnost plavidla
 - informace o registraci
 - údaje o tonáži
 - informace o kapitánovi lodi
 - informace o lodním agentovi

- popis a charakteristiku zboží
- počet členů posádky
- počet cestujících
- stručné informace o plavbě
- informace o času příplutí a odplutí, místo parkování.

Generální (všeobecná) deklarace musí být podepsána kapitánem lodi a lodním agentem.

2. *Nákladní (cargo) deklarace* (rovněž v elektronické formě) – se používá jako základní dokument, který obsahuje informace o:

- zboží
- počtu míst, označení, druhu balení
- číslech nákladních listů (konosament) pro zboží
- názvu přístavu nakládky a vykládky

Nákladní deklarace také musí být podepsána kapitánem lodi a lodním agentem.

Po naložení zboží, na základě navigačního potvrzení, kapitán lodi vypisuje náložný list (Bill Of Lading), který se vyměňuje za navigační potvrzení.

Moment ukončení doby nakládky/vykládky je stanoven v registračním aktu doby nakládky/vykládky - *Time Sheet*, podepsaný kapitánem lodi a zástupcem nájemce. *Time Sheet* se ukazuje po dobu parkování v přístavu. Doba je uvedena v charteru.

V *Time Sheet* musí být povinně uveden :

- čas (datum, hodiny, minuty) příplutí plavidla do přístavu nebo do přístaviště (kromě času na přivazování lodí v přístavu);
- čas předání oznámení o připravenosti plavidla kapitánem lodi a jeho přijetí nájemcem (odesílatel/příjemce);
- neproduktivní prostoj, způsobený jak vinou plavidla, tak i přístavními službami;
- norma nakládky/vykládky podle charteru;
- reálná norma vykládky;
- ponor plavidla a lodní zásoby na příplutí a odplutí;
- jiné položky podle uvážení majitele lodi nebo přístavu.

Time Sheet je základem pro výpočet expedice (dispatch) a výše zdržného (demurrage)

Dispatch (expedičně) – je předem stanovená odměna nájemci za předčasné ukončení nakládky nebo vykládky zboží. Výpočet expedičně musí být proveden nejen v každém přístavu vykládky nebo nakládky (pokud je jich několik), ale i ve všech přístavech celkem.

Důvodem je to, že v případě jednotlivých přístavů budou platit různé tarify zdržného (demurrage) a expedičně, což vede k porušení práv majitele lodi nebo nájemce.

Demdes – je sběrný doklad, obsahující podrobný seznam příjmů podle demurrage a dispatch za danou plavbu.

Seznam zásilek (Cargo Manifest) – je seznam náložných listů u přijatého zboží v daném přístavu, a pak v každém cílovém přístavu. Obsahuje konkrétní údaje, které jsou uvedeny v náložném listu, související se:

- zbožím
- přístavem nakládky
- číslem náložného listu
- jménem a adresou odesilatele a příjemce nákladu

Na cargo manifest dává razítko celní služba «Povolení k vyplutí». Kopie cargo manifestu s razítkem celní služby se zasílá majitelům lodi, nákladnímu agentovi, příjemci zboží a brokerovi.

Manipulace s nákladem na lodi začala reálně 26. 03. 2014 ve 13:00 a skončila 29. 03. 2014 ve 13:00.

Výpočet doby nakládání:

| | | |
|----------------|-------|--------------------------------------------|
| 29. 03. 2014 | 13:00 | |
| — 26. 03. 2014 | 13:00 | |
| | | 3 dny 00:00 hodin (zdroj: vlastní výpočet) |

Doba nakládání byla přesně 3 dny. Po odbavení náložného listu lodním agentem nebo přepravcem se zpracovává seznam zásilek v požadovaném počtu kopií a jsou podepsány kapitánem lodi.

29. 03. 2014 ve 14:00 byl vypracován seznam zásilek (Cargo Manifest) a celní povolení pro přepravu zboží.

V 15:00 vstoupili zástupci přístavního úřadu na loď pro odbavení dokladů k odjezdu.

V 16:00 bylo získáno povolení k odjezdu. Personál zabezpečující přístavní služby opustil loď.

V 16:30 na plavidlo vstoupil lodivod.

V 16:40 odvázení plavidla.

V 17:00 lodivod opustil loď. Loď vyplula z přístavu Dauhá a pluje do přístavu určení – Pusan (Jižní Korea).

3.2.3 Přeprava zboží po moři

Přeprava zboží je považována za vysoce kvalitní, pokud se provádí v určitý čas a ve výsledku se nezměnilo množství zboží, nesnížila se jeho kvalita a nebylo zapotřebí žádných neproduktivních výdajů.

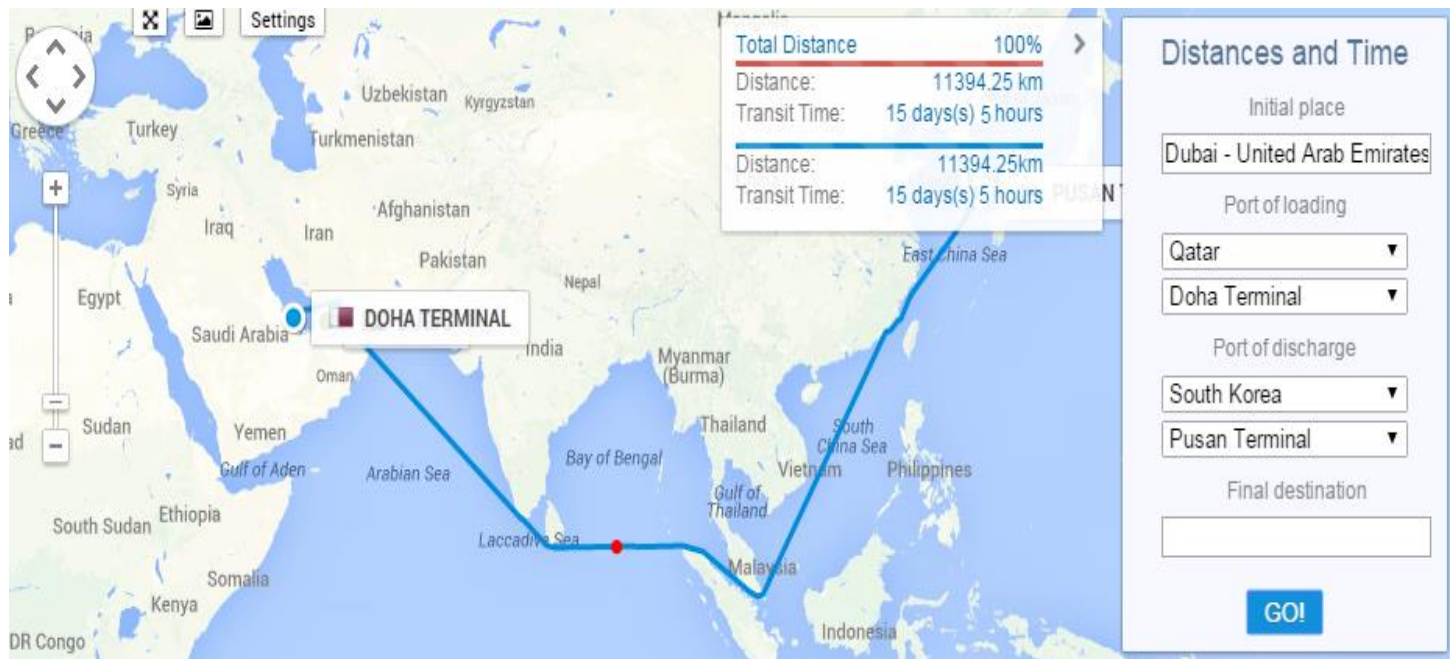
Přeprava je špatné kvality, není-li náklad dodán včas, je v poškozené formě nebo při vzniku jakéhokoliv dalšího neproduktivního výdaje.

Konosament, neobsahující žádné připomínky, pochybnosti o kvalitě a množství přijatého zboží k přepravě, se nazývá *čistý konosament* (clean bill of lading). Konosament, obsahující připomínky, pochybnosti o kvalitě a poškození zboží se nazývá *nečistý konosament* (claused bill of lading).

Po opuštění přístavu Dauhá (Katar), plavidlo zamířilo na ENE (východo-severovýchod) a vplulo do Hormuzského průlivu. Po proplutí průlivem a vplutí do Arabského moře zamířilo na SE (jihovýchod) (obr. 11). Po proplutí jižními okraji Indického subkontinentu a obeplutí ostrova Srí Lanka, loď zamířila na E (východ) a vplula do Malackého průlivu. Pak byl zvolen směr SE (jihovýchod). Tanker obeplul Malacký průliv, směrem NNE (severo-severovýchod) obeplul Filipíny a potom ostrov Tchaj-wan. Sledováním tohoto směru loď doplula do cílového přístavu Pusan (Jižní Korea) (obr. 12)).



Obrázek 11 – plán plavby
Převzato z [14]



Obrázek 12) – plán plavby

Zdroj: [14]

3.2.4 Postup vykládky

Doklady potřebné v přístavech vykládky:

1. Cargo manifest (včetně zboží v tranzitu)
2. Nákladní listy (bill of lading).
3. Podrobné, číslované seznamy z jednotlivých sekcí.
4. Nákladní plán (cargo plán).
5. Zápisy s případnými možnými připomínkami a reklamacemi..

13.04.2014 v 21:30 místního času loď «LNG Dream» dorazila do přístavu Pusan (Jižní Korea)

Přístavní služby a lodní agent byli informováni o příplutí plavidla. Plavidlo čeká na informace o možnosti vplutí lodi do přístavu.

Ve 22:00 plavidlo získalo povolení k přivazování k přístavu;

Ve 22:25 lodivod vstoupil do plavidla;

Ve 22:55 bylo přivazování ukončeno. Lodivod opustil loď;

Ve 23:40 bylo získáno povolení o volném spojení se břehem;

Ve 23:55 bylo zástupcem nájemce lodi přijato oznámení o připravenosti plavidla k vykládce .

14.04.2014 v 06:00 začátek vykládání zboží.

17.04.2014 ve 12:00 ukončení vykládání zboží.

Výpočet doby vykládání:

17. 04. 2014 12:00

— 14. 04. 2014 06:00

3 dny 06:00 hodin (zdroj: vlastní výpočet)

Doba vykládání je 3 dny 06 hodin 00 minut.

Faktická doba plavby - od 26. 03. 2014 (00:00 LT) do 17. 04. 2014 (12:00 LT) činila 22 dnů 12 hodin 00 minut (bez doby čekání na dohody s přístavními službami).

Celková doba nakládky a vykládky vyšla na 6 dnů 6 hodin 00 minut.

Tabulka č. 1 ukazuje výpočty doby celé plavby s přihlédnutím k době přivazování a přeplutí z jednoho přístavu do druhého.

Výpočet doby plavby (Sea days – čistá doba jízdy bez zastávek) se vypočítá jako:

$$S_x = L / (V * 24);$$

$$S_x = (11394,25 / 1,609) / (19 * 24) = 15,5 \text{ (dni)}$$

L - ujetá vzdálenost lodi z jednoho přístavu do druhého (míle);

V - rychlost plavidla za chodu (uzel).

Tabulka 1 - Doba plavby LNG Dream v relaci Dauhá - Pusan

| Nř | Název přístavu | Rychlost (uzel) | Vzdálenost (míle) | Doba jízdy (den) | Doba stání v přístavu nebo přístaviřtě (den) | Plavba (den) |
|----------|----------------|--------------------|----------------------|---------------------|----------------------------------------------------------|-----------------|
| 1 | Dauhá | - | - | - | 3,7 | 3,7 |
| 2 | Pusan | 19 | 7082 | 15,5 | 3,8 | 19,3 |
| 3 | Celkem | 19 | 7082 | 15,5 | 7,5 | 23 |

Zdroj: [14]

4. Ekonomické hodnocení námořní dopravy

4.1 Ekonomika námořní dopravy

Ekonomická efektivita i zisk je stanoven na základě porovnání získaných výsledků s náklady na jeho dosažení.

Zisk se vypočítá takto:

$$F = D - R$$

Kde D - výnosy plavidla za dobu charteru

R - celkové náklady za dobu charteru

Očekávané výnosy plně vytíženého plavidla se určí podle vzorce:

$$D = f * Q ;$$

f - průměrný tarif nebo výše nájemného za přepravu 1 tuny nákladu nebo m³

Q - množství zboží v tunách nebo m³.

Potom je nutné vypočítat celkové provozní náklady, které hradí majitel plavidla, za dobu charteru [1]:

$$R = R_1 + R_2 * n_{plav}$$

kde n_{plav} – počet obrátů za 1 rok

R_1 - provozní náklady

R_2 - náklady na pohonné hmoty a mazadla

$$R_1 = R_{pl} + R_{jid} + R_{nav} + R_{tech} + R_{poj} + R_{ost} \quad [11]$$

kde R_1 – provozní náklady

R_{pl} – plat posádky

R_{jid} - náklady na stravování

R_{nav} – náklady na rádiové spojení a navigaci

R_{tech} . – náklady společnosti na údržbu, opravářské služby a registrace plavidla

R_{poj} – náklady na pojištění

R_{ost} – ostatní náklady (přístavní poplatky, platba rejstříku, lodivodní poplatky atd.)

$$R_2 = S_x * T_{den} * C_{pal} * n_{plav} \quad \text{kde } S_x \text{ – čistá doba jízdy}$$

T_{den} – denní spotřeba pohonných hmot

C_{pal} – cena za pohonné hmoty

Z takto vypočtených údajů je pak stanovena efektivita.

$$\text{Efektivita} = \text{Výnosy/Vlastní náklady} * 100\%$$

4.2 Ekonomické hodnocení případové studie

Ekonomické hodnocení případové studie vychází z toho, že nájemce lodi (podle předchozího textu jím byl kupující) sjednal T/C na 1 rok. Vzhledem k době trvání jedné plavby (viz tab. 1 v kap.3.2.4) jsou následující výpočty založeny na předpokladu, že za 1 rok plavidlo provádí $365/46 = 7.8$ obrátu (zdroj: vlastní výpočet) a při každé plavbě ve směru Pusan je plně vytíženo.

1. Výnosy plavidla za 1 rok:

- $D = f * Q$

f- průměrná cena za přepravu 1000 m^3 plynu= \$25 [9]

Q – $85\,000 \text{ m}^3$ za jednu plavbu * 7 (počet obrátů) [11]

$$D = 25 * 85\,000 * 7 = \$ 14\,875\,000$$

2. Náklady plavidla:

- $R = R_1 + R_2 * n_{\text{plav}}$

$$R_1 = R_{\text{pl}} + R_{\text{jid}} + R_{\text{nav}} + R_{\text{tech}} + R_{\text{poj}} + R_{\text{ost}}$$

- R_{pl} – plat posádky

- R_{jid} - náklady na stravování

Tabulka 2 - Náklady na plat osádky a stravování

| - | Množství | Plat \$/měs | Plat \$/den | Stravování |
|-----------------|----------|-------------|-------------|------------|
| kapitán lodi | 1 | 2500 | 83 | 15 |
| velitelský sbor | 3 | 1700/os | 56 | 15 |
| řadový námořník | 21 | 735/os | 24.5 | 10 |
| kuchař | 1 | 800 | 27 | 10 |
| Celkem | 26 | 23835 | 190.5 | 280 |

Zdroj: [11]

- R_{nav} - náklady na navigaci
 $R_{nav} = 1\ 000/30 = 33 \text{ \$/den} * 365 = \$ 12\ 045$ [4]
- R_{tech} . – náklady společnosti na údržbu, opravářské služby a registrace plavidla činí asi $\$7\ 000\ 000$ za rok [11].
- R_{poj} – náklady na pojištění, cena plavidla je $\$150\ 000\ 000$. Poplatek pojistného «Hull & Mashinery» v hodnotě 1% z ceny plavidla se rovná $\$1\ 500\ 000$ [6].
- R_{ost} – ostatní náklady (přístavní poplatky, platba rejstříku, lodivodní poplatky atd.)
 $R_{ost} = \$ 1\ 000\ 000$ [11].

$$R_1 = R_{pl} + R_{jid} + R_{nav} + R_{tech} + R_{poj} + R_{ost}$$

$$R_1 = (23835 * 12) + (280 * 365) + 12045 + 7000000 + 1500000 + 1000000 =$$

$$\mathbf{\$9\ 900\ 265}$$
 (zdroj: vlastní výpočet)

$$R_2 = S_x * T_{den} * C_{pal} * n_{plav}$$

- S_x – čistá doba jízdy je 15,5 dne, což je rovno 372 hodin [14];
- T_{den} – denní spotřeba pohonných hmot. Při zkonstruování v roce 2006 byla loď «LNG Dream» vybavena inovačním pohonným systémem «Volcano oil/gas», který může pracovat jak na plyn tak i na palivo. Spotřeba tohoto systému je 1850-2050 kg paliva nebo 980-1650 kg plynu za hodinu, ve výpočtech bude stanovena hodnota – 2000 kg/h = 2t/h. (obr. 12).
- $C_{pal} = 489\text{\$}$ za 1 tunu (průměrná cena v Perském zálivu 10. 02. 2014) [11].
- n_{plav} – počet obrátů za 1 rok = 7



**Obrázek 12 – system
Volcano oil/gas**

$$R_2 = S_x * T_{den} * C_{pal} * n_{plav}$$

$$R_2 = (372 * 2) * 489 * 7 = \mathbf{\$ 2\ 546\ 712}$$
 (zdroj: vlastní výpočet)

$$R = R_1 + R_2 * n_{\text{plav}}$$

$$R = 9\,900\,265 + 2\,546\,712 = \mathbf{\$12\,446\,977}$$
 (zdroj: vlastní výpočet)

3. **Zisk plavidla za 1 rok** (za dobu charteru):

- $F = D - R$

$$F = 14\,875\,000 - 12\,446\,977 = \mathbf{\$2\,428\,023}$$
 (zdroj: vlastní výpočet)

4. **Efektivita T/C:**

- $\text{Efektivita} = \text{Výnosy} / \text{Vlastní náklady} * 100\%$

$$= 2\,428\,023 / 12\,446\,977 * 100\% = \mathbf{19,5\%}$$
 (zdroj: vlastní výpočet)

Výsledná efektivita odpovídá střední úrovni světového trhu [14].

9. Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo popsat námořní přepravy LNG (Liquefied Natural Gas) včetně přepravně právních podmínek a na případové studii přepravy LNG pomocí tankerů «LNG Dream» pro přepravu zkapalněného plynu z přístavu Dauhá (Katar) do Pusanu (Jižní Korea) demonstrovat smluvní zajištění, organizaci plavby a její ekonomické efekty.

Po deskripci obecně platných pravidel upravujících námořní přepravu (kap. 1) a přepravu LNG (kap. 2) byla v kapitole 3 této bakalářské práce zpracována případová studie - plavba LNG (Liquefied Natural Gas) tankeru, který byl objednan na určitou dobu – jeden rok. Analyzoval jsem vlastnosti plavidla, byly vybrány a popsány podmínky obchodní smlouvy pro přepravu LNG v relaci Dauhá (Katar) – Pusan (Jižní Korea).

Na tomto příkladu byly popsány administrativní procedury týkající se objednání, organizačního zajištění a realizace plavby včetně dokladů potřebných k registraci nakládání a vykládání zboží a časového postupu jednotlivých fází plavby od příplutí plavidla do přístavu přes proces nakládky, plavby a vykládky.

Ve 4. kapitole jsem vypočítal ekonomickou efektivitu provozu lodi za daných podmínek. Výpočty vycházely z předpokladu nájmu lodi na 1 rok, z čehož po stanovení doby plavby v předchozí části bakalářské práce vychází počet 7 obrátů plavidla za rok. Při předpokladu plné vytíženosti každé plavby ve směru Dauhá - Pusan pak byly podle dostupných aktuálních údajů vypočteny jednotlivé dílčí náklady. Celková výše nákladů pak vyšla ve výši = \$12 446 977 .

Při stejných předpokladech a při použití průměrné ceny za přepravu LNG byly vypočteny výnosy \$ 14 875 000 .

Zisk, který by v takovém případě obdržel majitel/nájemce lodi za 1 rok, byl vypočten ve výši \$ 2 428 023. Efektivita dané plavby představuje 19,5%, což představuje střední úroveň dosahovanou v námořní přepravě.

Cíl stanovený pro tuto bakalářskou práci tak byl splněn.

Seznam použité literatury

- [1] СНОПКОВ, В.И. Технология перевозки грузов морем. 2001. vyd. Санкт-Петербург. ISBN 5-94365-005-9.
- [2] ЗАДОРОЖНЫЙ, А.И. а Г.М. ЖЕЛЕЗНЫЙ. Судоводителям. 2005. vyd. Одесса.
- [3] БОБИН, В.И. Справочник судоводителя. 2001. vyd. Москва.
- [4] ГУРЕВИЧ, Г.Е. Коммерческая эксплуатация морского судна. 1990. vyd. Владивосток.
- [5] ЗАБЕЛИН, В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле. 2000. vyd. Москва. ISBN 5-89805-012-4.
- [6] ДАЛЕР, О. Основы морского страхования. 2002. vyd. Санкт-Петербург.
- [7] ASHAYERI, J.; KAMPSTRA, R. P.. Demand Driven Distribution: The logistical Challenges and Opportunities (Department of Econometrics and Operations Research Tilburg University), 2005
- [8] GROS, I. *Logistika*, 1996
- [9] International Maritime Organization: IMO [online]. [cit. 2014-11-02]. Dostupné z: <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>
- [10] INCOTERMS. [online]. Paris, 2010 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: <https://sites.google.com/site/iccincoterm2010/incoterm2010>
- [11] LNG Dream. [online]. 2014 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: <http://www.marinetraffic.com/cz/ais/details/ships/309065000>
- [12] Rates of pilotage dues. [online]. 2014 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: http://www.loots.ee/pricelist_eng.html
- [13] Dauha. Přístav Dauha [online]. [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Dauh%C3%A1>
- [14] Sea rates: online shipping platform. Distances and Time [online]. [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: <http://www.searates.com/>
- [15] KYNCL, Jan, Miroslav ŠUBERT a Vladimír JUNEK. Mezinárodní doprava II. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1997, 82 s. ISBN 80-719-4083-6.

Seznam použitých zkratek

| | |
|-----|-------------------------------------------------------|
| Kg | kilogram |
| Km | kilometr |
| t | tuna |
| m | metr |
| LNG | liquefied natural gas |
| USD | americký dolar |
| UTC | coordinated universal time (koordinovaný světový čas) |
| C/P | charter party |
| Obr | obrázek |
| NOR | notice of readiness |
| OSN | organizace spojených národů |

Seznam příloh

Příloha 1 - General declaration

Příloha 2 - Cargo declaration

Příloha 3 - Ship's stores declaration

Příloha 4 - Crew's effects declaration

Příloha 5 – Crew list

Příloha 6 – Passenger list

Příloha 7 - Dangerous goods manifest

Příloha 8 - Universální proforma «GENCON

Příloha 1 - General declaration

| | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------|---------|
| OWNER: | | Arrival | Departure | |
| 1. Name and description of ship | | 2. Port of arrival/departure | 3. Date-time of arrival/departure | |
| 4. Nationality of ship | 5. Name of master | 6. Port arrived from/Port of destination | | |
| 7. Certificate of registry (port, date, No) | | 8. Name of ship's agent | | |
| 9. Gross register tons | 9a. Net register tons | | | 10. DWT |
| 11. Position of the ship in the port (berth or station) | | | | |
| 12. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged) | | | | |
| 13. BRIEF DESCRIPTION OF THE CARGO: | | | | |
| 14. Number of crew (incl. master) | 15. Number of passengers | 16. Remarks | | |
| | | CN/37 | | |
| Attached documents (indicate number of copies) | | Porno | | |
| | | Arms | | |
| | | Ammunitions | | |
| | | Narcotic, Psychotropic, Strong | | |
| | | Ship's Cash | | |
| 17. Cargo declaration | 18. Ship's stores declaration | Purpose of import/export | | |
| 19. Crew list | 20. Passengers list | | | |
| 22. Crew Effects Declaration | 23. Maritime declaration of Health | 21. Date and signature by master | | |

Date and signature by master, authorized agent or officer

Příloha 2 - Cargo declaration

| | | | | |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------|-------------|
| | | Arrival | Departure | Page Number |
| 1.1 Name of ship | | 1.2 IMO number | | |
| 1.3 Call sign | | 1.4 Voyage number | | |
| 2. Port where report is made | | 3. Flag State of ship | | |
| 4. Name of master | | 5. Port of loading/Port of discharge | | |
| 6. Marks and Numbers | 7. Number and kind of packages; description of goods, or, if available, the HS Code | 8. Gross weight | 9. Measurement | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

| | | | |
|---------------------------------------------------------------|--|--|--|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| 10. Date and signature by master, authorized agent or officer | | | |

Date and signature by master, authorized agent or officer

Príloha 7 - Dangerous goods manifest

(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.5 and 7-2.2, MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4.3 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

| 1.1 Name of ship | | 1.2 IMO number | | | 1.3 Call sign | | Page Number | | | | | |
|------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------|----------|--------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------|----------------------|-------------------------|---------|-------------------------------|
| 1.4 Voyage number | | 2. Flag State of ship | | | 3. Port of loading | | 4. Port of discharge | | | | | |
| 5. Booking/ Reference Number | 6. Marks & Numbers Container Id. No(s), Vehicle Reg. No(s) | 7. Number and kind of packages | 8. Proper Shipping Name | 9. Class | 10. UN No. | 11. Packing Group | 12. Subsidiary Risk(s) | 13. Flashpoint (in °C.c.c.) | 14. Marine Pollutant | 15. Mass (kg) Gross/Net | 16. EMS | 17. Stowage position on board |
| Additional information | | | | | | | | | | | | |
| 18.1 Name of master | | | | | | 19.1 Shipping Agent | | | | | | |
| 18.2 Place and date | | | | | | 19.2 Place and date | | | | | | |
| Signature of master | | | | | | Signature of Agent | | | | | | |

Příloha 8 - Universální proforma «GENCON»



| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Shipbroker | RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON" <div style="text-align: right;">Part I</div> |
| 3. Owners/Place of business (Cl. 1) | 2. Place and date |
| 5. Vessel's name (Cl. 1) | 4. Charterers/Place of business (Cl. 1) |
| 7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1) | 6. GT/NT (Cl. 1) |
| 9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1) | 8. Present position (Cl. 1) |
| 10. Loading port or place (Cl. 1) | 11. Discharging port or place (Cl. 1) |
| 12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1) | |
| 13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4) | 14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4) |
| 15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5) | 16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6) |
| 17. Shippers/Place of business (Cl. 6) | a) Laytime for loading |
| 18. Agents (loading) (Cl. 6) | b) Laytime for discharging |
| 19. Agents (discharging) (Cl. 6) | c) Total laytime for loading and discharging |
| 20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7) | 21. Cancelling date (Cl. 9) |
| 23. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13 (c)) | 22. General Average to be adjusted at (Cl. 12) |
| 25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19) | 24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15) |
| (a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19) | 26. Additional clauses covering special provisions, if agreed |

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

| | |
|--------------------|------------------------|
| Signature (Owners) | Signature (Charterers) |
|--------------------|------------------------|