

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

HOSPODÁŘSKÁ FAKULTA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

NÁMOŘNÍ DOPRAVA SE ZAMĚŘENÍM NA PROBLEMATIKU

KONOSAMENTŮ V A.S. ČECHOFRACHT

ROK ODEVZDÁNÍ 1996

MAREK TIKAL

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

HOSPODÁŘSKÁ FAKULTA

OBOR : Podniková ekonomika

NÁMOŘNÍ DOPRAVA SE ZAMĚŘENÍM
NA PROBLEMATIKU KONOSAMENTŮ
V A.S. ČECHOFRACHT

ČÍSLO BAKALÁŘSKÉ PRÁCE : HF - PE - 033

JMÉNO A PŘÍJMENÍ : Marek Tikal

VEDOUcí PRÁCE : Ing. Ivan Jáč, CSc. ,
Katedra podnikové ekonomiky

KONZULTANT : Ing. Radovan Košek, vedoucí oddělení
námořní dopravy, Čechofracht, a.s.

POČET STRAN : 68

POČET PŘÍLOH : 24

24.5.1996

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Hospodářská fakulta

Katedra podnikové ekonomiky

Školní rok 1995/96

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

pro Marka T i k a l a

obor č. 6268 - 7 Podniková ekonomika

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona č. 172/1990 Sb o vysokých školách a navazujících předpisů určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: Námořní doprava se zaměřením na problematiku konosamentů v a.s. Čechofracht

Zásady pro vypracování:

1. Trendy vývoje námořní dopravy
2. Použití konosamentu jako cenného papíru
3. Obchodní případy v a.s. Čechofracht

PROHLÁŠENÍ

Místopřísežně prohlašuji , že jsem Bakalářskou práci vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury pod vedením vedoucího a konzultanta.

V Liberci dne 24.5.1996

Marek Tikal

Marek Tikal

1. ÚVOD	19
2. ÚVODNÍ ZPRÁVA	21
3. ÚVODNÍ ZPRÁVA	23
4. ÚVODNÍ ZPRÁVA	25
5. ÚVODNÍ ZPRÁVA	27
6. ÚVODNÍ ZPRÁVA	29
7. ÚVODNÍ ZPRÁVA	31
8. ÚVODNÍ ZPRÁVA	33
9. ÚVODNÍ ZPRÁVA	35
10. ÚVODNÍ ZPRÁVA	37
11. ÚVODNÍ ZPRÁVA	39
12. ÚVODNÍ ZPRÁVA	41
13. ÚVODNÍ ZPRÁVA	43
14. ÚVODNÍ ZPRÁVA	45
15. ÚVODNÍ ZPRÁVA	47
16. ÚVODNÍ ZPRÁVA	49
17. ÚVODNÍ ZPRÁVA	51
18. ÚVODNÍ ZPRÁVA	53
19. ÚVODNÍ ZPRÁVA	55
20. ÚVODNÍ ZPRÁVA	57
21. ÚVODNÍ ZPRÁVA	59
22. ÚVODNÍ ZPRÁVA	61
23. ÚVODNÍ ZPRÁVA	63
24. ÚVODNÍ ZPRÁVA	65
25. ÚVODNÍ ZPRÁVA	67
26. ÚVODNÍ ZPRÁVA	69
27. ÚVODNÍ ZPRÁVA	71
28. ÚVODNÍ ZPRÁVA	73
29. ÚVODNÍ ZPRÁVA	75
30. ÚVODNÍ ZPRÁVA	77
31. ÚVODNÍ ZPRÁVA	79
32. ÚVODNÍ ZPRÁVA	81
33. ÚVODNÍ ZPRÁVA	83
34. ÚVODNÍ ZPRÁVA	85
35. ÚVODNÍ ZPRÁVA	87
36. ÚVODNÍ ZPRÁVA	89
37. ÚVODNÍ ZPRÁVA	91
38. ÚVODNÍ ZPRÁVA	93
39. ÚVODNÍ ZPRÁVA	95
40. ÚVODNÍ ZPRÁVA	97
41. ÚVODNÍ ZPRÁVA	99
42. ÚVODNÍ ZPRÁVA	101
43. ÚVODNÍ ZPRÁVA	103
44. ÚVODNÍ ZPRÁVA	105
45. ÚVODNÍ ZPRÁVA	107
46. ÚVODNÍ ZPRÁVA	109
47. ÚVODNÍ ZPRÁVA	111
48. ÚVODNÍ ZPRÁVA	113
49. ÚVODNÍ ZPRÁVA	115
50. ÚVODNÍ ZPRÁVA	117
51. ÚVODNÍ ZPRÁVA	119
52. ÚVODNÍ ZPRÁVA	121
53. ÚVODNÍ ZPRÁVA	123
54. ÚVODNÍ ZPRÁVA	125
55. ÚVODNÍ ZPRÁVA	127
56. ÚVODNÍ ZPRÁVA	129
57. ÚVODNÍ ZPRÁVA	131
58. ÚVODNÍ ZPRÁVA	133
59. ÚVODNÍ ZPRÁVA	135
60. ÚVODNÍ ZPRÁVA	137
61. ÚVODNÍ ZPRÁVA	139
62. ÚVODNÍ ZPRÁVA	141
63. ÚVODNÍ ZPRÁVA	143
64. ÚVODNÍ ZPRÁVA	145
65. ÚVODNÍ ZPRÁVA	147
66. ÚVODNÍ ZPRÁVA	149
67. ÚVODNÍ ZPRÁVA	151
68. ÚVODNÍ ZPRÁVA	153
69. ÚVODNÍ ZPRÁVA	155
70. ÚVODNÍ ZPRÁVA	157
71. ÚVODNÍ ZPRÁVA	159
72. ÚVODNÍ ZPRÁVA	161
73. ÚVODNÍ ZPRÁVA	163
74. ÚVODNÍ ZPRÁVA	165
75. ÚVODNÍ ZPRÁVA	167
76. ÚVODNÍ ZPRÁVA	169
77. ÚVODNÍ ZPRÁVA	171
78. ÚVODNÍ ZPRÁVA	173
79. ÚVODNÍ ZPRÁVA	175
80. ÚVODNÍ ZPRÁVA	177
81. ÚVODNÍ ZPRÁVA	179
82. ÚVODNÍ ZPRÁVA	181
83. ÚVODNÍ ZPRÁVA	183
84. ÚVODNÍ ZPRÁVA	185
85. ÚVODNÍ ZPRÁVA	187
86. ÚVODNÍ ZPRÁVA	189
87. ÚVODNÍ ZPRÁVA	191
88. ÚVODNÍ ZPRÁVA	193
89. ÚVODNÍ ZPRÁVA	195
90. ÚVODNÍ ZPRÁVA	197
91. ÚVODNÍ ZPRÁVA	199
92. ÚVODNÍ ZPRÁVA	201
93. ÚVODNÍ ZPRÁVA	203
94. ÚVODNÍ ZPRÁVA	205
95. ÚVODNÍ ZPRÁVA	207
96. ÚVODNÍ ZPRÁVA	209
97. ÚVODNÍ ZPRÁVA	211
98. ÚVODNÍ ZPRÁVA	213
99. ÚVODNÍ ZPRÁVA	215
100. ÚVODNÍ ZPRÁVA	217

PODĚKOVÁNÍ

Zejména bych rád poděkoval řediteli Čechofrachtu, panu Ing. Mervartovi, za možnost vykonání praxe, a pracovníkům Čechofrachtu za čas, který mi věnovali. Dále bych rád poděkoval svému neoficiálnímu konzultantovi Ing. Stanislavu Turkovi za cenné odborné rady. Rovněž děkuji vedoucímu mé práce panu Ing. Ivanu Jáčovi, CSc. za konzultace a připomínky.

1. LINIOVÁ DOPRAVA	23
1.1. Formy zřízení liniových doprav	23
1.1.1. Dopravní smlouva	23
1.1.2. Národní konference	23
1.1.3. Podpora	23
1.1.4. Konference	23
1.2. Doprava v rámci liniové dopravy	23
1.3. Vztahy mezi konference a národními	23
1.4. Technická zařízení liniové dopravy	23
2. ŽELEZNICÍ DOPRAVA	23
2.1. Železnice	23
2.2. Železnice	23
2.3. Železnice	23
2.4. Železnice	23
2.5. Železnice	23
2.6. Železnice	23
2.7. Železnice	23
2.8. Železnice	23
2.9. Železnice	23
2.10. Železnice	23
2.11. Železnice	23
2.12. Železnice	23
2.13. Železnice	23
2.14. Železnice	23
2.15. Železnice	23
2.16. Železnice	23
2.17. Železnice	23
2.18. Železnice	23
2.19. Železnice	23
2.20. Železnice	23
2.21. Železnice	23
2.22. Železnice	23
2.23. Železnice	23
2.24. Železnice	23
2.25. Železnice	23
2.26. Železnice	23
2.27. Železnice	23
2.28. Železnice	23
2.29. Železnice	23
2.30. Železnice	23
2.31. Železnice	23
2.32. Železnice	23
2.33. Železnice	23
2.34. Železnice	23
2.35. Železnice	23
2.36. Železnice	23
2.37. Železnice	23
2.38. Železnice	23
2.39. Železnice	23
2.40. Železnice	23
2.41. Železnice	23
2.42. Železnice	23
2.43. Železnice	23
2.44. Železnice	23
2.45. Železnice	23
2.46. Železnice	23
2.47. Železnice	23
2.48. Železnice	23
2.49. Železnice	23
2.50. Železnice	23
2.51. Železnice	23
2.52. Železnice	23
2.53. Železnice	23
2.54. Železnice	23
2.55. Železnice	23
2.56. Železnice	23
2.57. Železnice	23
2.58. Železnice	23
2.59. Železnice	23
2.60. Železnice	23
2.61. Železnice	23
2.62. Železnice	23
2.63. Železnice	23
2.64. Železnice	23
2.65. Železnice	23
2.66. Železnice	23
2.67. Železnice	23
2.68. Železnice	23
2.69. Železnice	23
2.70. Železnice	23
2.71. Železnice	23
2.72. Železnice	23
2.73. Železnice	23
2.74. Železnice	23
2.75. Železnice	23
2.76. Železnice	23
2.77. Železnice	23
2.78. Železnice	23
2.79. Železnice	23
2.80. Železnice	23
2.81. Železnice	23
2.82. Železnice	23
2.83. Železnice	23
2.84. Železnice	23
2.85. Železnice	23
2.86. Železnice	23
2.87. Železnice	23
2.88. Železnice	23
2.89. Železnice	23
2.90. Železnice	23
2.91. Železnice	23
2.92. Železnice	23
2.93. Železnice	23
2.94. Železnice	23
2.95. Železnice	23
2.96. Železnice	23
2.97. Železnice	23
2.98. Železnice	23
2.99. Železnice	23
2.100. Železnice	23

Marek Tikal

Marek Tikal

1. ÚVOD	10
2. AKCIOVÁ SPOLEČNOST ČECHOFRACHT	11
2.1. Základní charakteristika	11
2.1.1. Historie společnosti	11
2.1.2. Předmět podnikání společnosti	11
2.1.3. Základní jmění a akcie	11
2.1.4. Největší akcionáři v roce 1994	12
2.2. Činnost společnosti v roce 1994	12
2.3. Koncepce činnosti na rok 1995	13
2.4. Majetkové účasti a.s. Čechofracht	14
2.4.1. V České republice	14
2.4.2. V zahraničí	14
3. TRENDY VÝVOJE NÁMOŘNÍ DOPRAVY	15
4. LINIOVÁ DOPRAVA	17
4.1. Formy sdružení liniových dopravců	18
4.1.1. Gentleman Agreement	18
4.1.2. Námořní konference	18
4.1.3. Pool	20
4.1.4. Konsorcium	20
4.2. Dopravné v námořní liniové dopravě	22
4.3. Vztahy mezi konferencemi a náloďovateli	24
4.4. Technika zajišťování lodního prostoru na liniových lodích	25
5. TRAMPOVÁ DOPRAVA	27
6. KONOSAMENT – KLÍČOVÝ DOKUMENT V NÁMOŘNÍ DOPRAVĚ	28
6.1. Vznik konosamentu	28
6.2. Funkce konosamentu	30
6.2.1. Konosament jako potvrzení o převzetí zboží	30
6.2.2. Konosament jako cenný papír	31
6.2.3. Konosament jako důkaz o smlouvě	32

6.3. Druhy konosamentu	33
6.3.1. Dělení podle způsobu převzetí - potvrzení přijetí zásilky	33
6.3.2. Dělení z hlediska převodu práv	34
6.3.3. Dělení z hlediska obchodovatelnosti	35
6.3.4. Dělení podle obsahu záznamu o zjevném stavu zásilky	35
6.3.5. Další druhy konosamentů	36
6.4. Obsah konosamentu a jeho náležitosti	38
6.5. Incoterms 1990	40
6.5.1. Co jsou Incoterms	40
6.5.2. Vývoj Incoterms	40
6.5.3. Uspořádání doložek do skupin	41
6.5.4. Výklad některých nejvíce používaných doložek	42
6.6. Převod konosamentu - indosace	43
6.7. Konosamentní doložky	44
6.7.1. Doložka paramount	44
6.7.2. Doložka o společné vině	44
6.7.3. Doložka o stáří lodi	44
6.7.4. Černé listiny	44
6.8. Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů	45
6.8.1. Haagská pravidla	45
6.8.2. Haagsko - visbyská pravidla	46
6.8.3. Hamburská pravidla	46
7. OBCHODNÍ PŘÍPADY V A.S. ČECHOFRACHT	48
7.1. Klasifikace obchodních případů v a.s. Čechofracht	48
7.2. Druhy nákladů v obchodních případech	51
7.3. Způsoby platebního vypořádání obchodních případů	52

7.4. Rozbor a zhodnocení konkrétního obchodního případu a.s. Čechofracht	56
---	----

8. ZÁVĚR : NEJNOVĚJŠÍ TRENDY A BUDOUCNOST MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVY	64
8.1. Nástup kombinované dopravy	64
8.2. Proměny konosamentu - nástup dokumentů o kombinované dopravě	66
8.2.1. Nevýhody klasického konosamentu	66
8.2.2. Nástup multimodálních dokumentů	67
8.3. Budoucnost kombinované dopravy	68

SEZNAM ZKRATEK

<i>angl.</i>	: anglicky
<i>apod.</i>	: a podobně
<i>atd.</i>	: a tak dále
<i>BAF</i>	: Bunker adjustment factor - olejová přírážka
<i>Bhv.</i>	: Bremerhaven
<i>BIMCO</i>	: The Baltic and International Maritime Council
<i>B/L</i>	: Bill of Lading - konosament
<i>CAF</i>	: Currency adjustment factor - měnová přírážka
<i>cbft</i>	: cubic feet - kubická stopa
<i>cbm</i>	: kubický metr
<i>C/P</i>	: Charter Party
<i>event.</i>	: eventuálně
<i>FBL</i>	: Fiata Multimodal Transport Bill of Lading
<i>FCL</i>	: Full container load
<i>FCR</i>	: Fiata Certificate of Receipt
<i>FCT</i>	: Fiata Certificate of Transport
<i>FIATA</i>	: International Federation of Forwarding Agents
<i>FIO</i>	: Free in and out
<i>FIOS</i>	: Free in and out and stowed
<i>FIOT</i>	: Free in and out and trimmed
<i>GCBC</i>	: The General Council of British Shipping
<i>INCOTERMS</i>	: International Commercial Terms
<i>Kč</i>	: koruna česká
<i>kg</i>	: kilogram
<i>LASH</i>	: Lighter aboard ship - loď přepravující bárky
<i>LCL</i>	: Less than container load
<i>Lstg</i>	: libra šterlinku
<i>lt</i>	: long ton
<i>mt</i>	: metrická tuna
<i>MTO</i>	: Multimodal transport operator
<i>např.</i>	: například
<i>No.</i>	: number - číslo
<i>NVO-MTO</i>	: Non - vessel operating multimodal transport operator
<i>OSN</i>	: Organizace spojených národů
<i>PCS</i>	: Port congestion surcharges
<i>popř.</i>	: popřípadě

1. ÚVOD

Námořní doprava je odvěkou nedílnou součástí mezinárodního obchodu. S postupující liberalizací a globalizací světového obchodu v posledních letech její význam neustále roste. Námořní doprava dnes již nezajišťuje pouhou výměnu finálních produktů, ale stále ve větší míře uskutečňuje fyzické propojení poboček rozrůstajících se mamutích nadnárodních koncernů ve vzdálených zemích a světadílech. Stupňující se požadavky vývozců a dovozců nutí provozovatele námořních lodí k neustálému zkvalitňování dopravních řetězců, ke zrychlování a zlevňování dopravy. Staví se větší, rychlejší a úspornější lodě, podíl kontejnerizace na světové obchodní výměně roste geometrickou řadou.

Cílem mé Bakalářské práce bylo poodhalit vztahy mezi subjekty participujícími na námořní dopravě. Dále rozebrat dokumentační stránku věci a zpracování zásilek, zvláště z pohledu speditéra - akciové společnosti Čechofracht.

2. AKCIOVÁ SPOLEČNOST ČECHOFRACHT

2.1. Základní charakteristika

2.1.1. Historie společnosti

Čechofracht byl zřízen jako československá akciová společnost pro námořní dopravu opatřením ministerstva zahraničního obchodu z 12.3.1952 s účinností od 1.1.1952. V dalším roce byla tato společnost přeměněna bez likvidace na podnik zahraničního obchodu se stejným předmětem podnikání a od 1.8.1958, kdy Čechofracht převzal od PZO Metrans i provádění mezinárodního zasilatelství, zněl jeho název až do 31.12.1990 "Čechofracht, podnik pro námořní dopravu a mezinárodní zasilatelství". Dnem 1.1.1991 došlo k další změně právní formy, a to na akciovou společnost s obchodním jménem "Čechofracht, akciová společnost pro námořní dopravu a mezinárodní zasilatelství". Jako akciová společnost se Čechofracht účastnil podílem 38,5% na svém základním jmění 1. vlny kupónové privatizace.

2.1.2. Předmět podnikání společnosti

- mezinárodní zasilatelství
- vnitrostátní zasilatelství
- zprostředkování dopravy
- zprostředkování námořní dopravy
- provozování skladů
- zprostředkování v obchodě
- koupě zboží za účelem jeho dalšího prodeje a prodej
- silniční motorová doprava (veřejná nákladní vnitrostátní a mezinárodní)

2.1.3. Základní jmění a akcie

Základní jmění Čechofrachtu Kč 102,000.000,- je rozděleno na :

- 38.500 akcií na majitele v nominální hodnotě
Kč 1.000 / kus
- 850 akcií zaměstnaneckých na jméno v nominální hodnotě
Kč 10.000 / kus

- 350 akcií prioritních na jméno v nominální hodnotě
Kč 10.000 / kus
- 350 akcií na jméno v nominální hodnotě
Kč 100.000
- 165 akcií na majitele v nominální hodnotě
Kč 100.000 / kus

2.1.4. Největší akcionáři v roce 1994

FINOP a.s.

Česká námořní plavba a.s.

Československá obchodní banka a.s.

Fondy - 1. investiční a.s.

Spořitelní privatizační a.s.

Kvanto a.s.

ČSAD Ostrava a.s.

ČSAD Praha s.p.

Kovo a.s.

2.2. Činnost společnosti v roce 1994

Čechofracht a.s. si v roce 1994 udržela své vedoucí postavení mezi českými organizacemi, a to i přes působení některých nepříznivých skutečností, k nimž patřily zejména :

- nedostatek zboží v zámořských relacích, které se mnohdy obchodovalo za nepříznivých dopravních podmínek pro speditéra,
- dosti značná výše tuzemských pohledávek po lhůtě splatnosti, které se jen obtížně od dlužníků vymáhaly.

V roce 1994 zůstalo základní složení akcionářů bez podstatných změn. Akcie Čechofrachtu jsou v držení velkého počtu právnických i fyzických osob, kdy pouze FINOP a.s. vlastní více než 10% akcií, což spolu s podíly ostatních šesti kmenových akcionářů představuje 51% základního jmění. Zbytek byl v držení téměř 40 investičních privatizačních fondů a cca 9 tisíc českých a slovenských akcionářů z 1. vlny kupónové privatizace, v čemž je započítáno i několik set majitelů zaměstnaneckých a prioritních akcií.

Pokud jde o investiční činnost v roce 1994, největší položku představoval nákup kontejnerového terminálu v Praze - Uhřetěvesi.

Společnost dosáhla v roce 1994 obrát ve výši 3,551.644 tis. Kč, který je srovnatelný s výsledkem roku 1993. Hospodářský výsledek za rok 1994 představuje 48.202 tis. Kč. Jeho snížení ve srovnání s rokem 1993 bylo způsobeno zejména nutností vytvořit výrazně vyšší rezervy a opravné položky k pohledávkám, které stále představují pro společnost velkou zátěž a jejich vymáhání - především od tuzemské klientely - je velmi náročné jak po právní, tak negociační stránce.

I přes řadu přijatých a zčásti i realizovaných opatření je absolutní výše pohledávek (a hlavně podíl starších a obtížně vymahatelných) stále značná. Pozitivní je proto skutečnost, že a.s. pracovala bez jakéhokoliv provozního úvěru.

Výše tvorby zisku Čechofrachtu jako mezinárodního zasílatele, který obstarává mezinárodní přepravy zboží, je výrazně závislá jak na objemu zahraniční výměny zboží, na jeho teritoriálním zaměření a komoditní struktuře, tak i na dodacích podmínkách. Ve všech těchto oblastech dochází v posledních letech k výrazným změnám, které zasílatel nemůže ovlivňovat. K tomu samozřejmě přistupuje konkurenční prostředí zejména v tuzemsku a řada dalších faktorů - např. obrovský nárůst počtu příkazců, jejich kvalita, spolehlivost atd.

2.3. Koncepce činnosti na rok 1995

Strategie představenstva na léta 1995 - 1997 spočívá v zajištění :

- meziročního růstu hospodářského výsledku před zdaněním nejméně o 3%,
- likvidaci nedobytných pohledávek,
- postupné snižování pohledávek starších 90 dnů pod 35% celkového stavu pohledávek ,
- zabezpečení výplaty nejméně 20% dividendy akcionářům.

V roce 1995 došlo k realizaci vůbec největší investice, a to nákupu Terminálu na sběrnou kamionovou službu v Praze 10 - Hostivaři. Tato ve své podstatě strategická investice upevní pozici Čechofrachtu jako největšího provozovatele mezinárodní sběrné služby v České republice. Pro terminál byla z rozhodnutí představenstva vytvořena samostatná akciová společnost (Čechofracht - Terminál a.s.), která byla zaregistrována 30.3.1995. Založením této společnosti se počet organizací skupiny Čechofracht rozrostl na celkem 12, z tohoto počtu je 6 registrováno v zahraničí a 6 má sídlo v ČR. Hlavním úkolem Čechofrachtu na tomto úseku je další zkvalitňování a prohlubování systému finančního řízení dceřiných společností.

Pokud jde o další investiční záměry pro rok 1995, byly realizovány pouze na úseku výpočetní techniky, a to zejména na dokončení vzájemného propojení ústředí v Praze s mimopražskými divizemi.

V průběhu roku 1995 byla předmětem zájmu i vnitřní organizační struktura s cílem optimalizace vazeb mezi jednotlivými útvary i počtu jejich pracovníků. Dalším záměrem je sjednotit dosavadní různé druhy akcií a do konce roku 1995 zajistit stažení všech listinných akcií a registraci akcionářů ve Středisku cenných papírů.

2.4. Majetkové účasti a.s. Čechofracht

2.4.1. V České republice

CPS - Container Packiging Station a.s., Praha 10, podíl 100%
Kombitrans s.r.o., České Budějovice, podíl 100%
Metrans a.s., Praha 10, podíl 51%
Danumar Service s.r.o., Praha 7, podíl 51%
Topsped s.r.o., Děčín, podíl 49%

2.4.2. V zahraničí

Slovfracht a.s., Bratislava, podíl 100%
Spedrapid s.r.o., Gdynia, podíl 100%
Intrasped (London) Ltd., Londýn, podíl 51%
Cebeltra SA NV, Brusel, podíl 50%
Spedrapid (C.I.) Ltd., Jersey, podíl 49%

3. TRENDY VÝVOJE NÁMOŘNÍ DOPRAVY

Naše země patří mezi průmyslové země s rozvinutým zahraničním obchodem, na němž se ve značném rozsahu podílí obchod se zámořím. Zámořský obchod zahrnuje jak přepravy velkého množství surovin a polotovarů, tak i širokou paletu zboží - výrobků. Zatímco hmotný objem surovin a polotovarů několikrát převyšuje objem výrobků, hodnotově, i co do počtu transakcí, je tomu zpravidla naopak.

Tyto rozdílnosti přeprav mají svůj odraz i v používání druhu námořní dopravy. Při přepravě hromadných substrátů - nákladů, kdy je přeprava nejvýhodněji prováděna v celolodních nákladech a kdy dochází k najímání celých lodí, se setkáváme s námořní dopravou trampovou. Naproti tomu při přepravě malých a středních zásilek, u nichž je vyžadována pravidelná doprava mezi určitými přístavy, se setkáváme s termínem liniová doprava. Tyto dva druhy provozování námořní dopravy, i když mají určitou příbuznost, se od sebe podstatně odlišují jak z hlediska způsobu podnikání, tak i způsobu jejich provozu. Rozdílnost mezi těmito dvěma odvětvími námořní dopravy spočívá nejen v obsahu, formách práce a organizačním uspořádání, ale zejména ve smluvních a právních podmínkách, které mají velký význam pro obchodní transakce, kterých se týkají.

Po druhé světové válce došlo v důsledku podstatného zvýšení námořních přeprav a v důsledku vědecko - technické revoluce k výrazným změnám jak v technické základně, tak i v technologiích a způsobu provozování námořní dopravy. Nemalý vliv na tyto změny měla také studená válka a válečné události, izraelsko - arabské války mající za následek dvojí uzavření Suezského kanálu atp. Tyto změny spočívaly především :

- ve zvyšování velikosti lodí jak pro přepravu tekutého, tak i suchého nákladu,
- ve výstavbě specializovaných lodí jen pro určité náklady, např. kontejnerové lodí, lodí systému LASH, lodí typu RO-RO (angl. Roll-on/Roll-off vhodné pro přepravu těžkých nákladů, přepravu vozidel, která mohou na loď po vlastní ose vjíždět i vyjíždět),

- ve výstavbě kombinovaných lodí pro přepravu tekutých i suchých nákladů, nákladů chladírenských a mrazírenských,
- v zavádění družicové navigace a automatického řízení lodi na palubě i ve strojně.

Daleko největší změny byly vyvolány kontejnerovou explozí - uvedením do provozu množství specializovaných kontejnerových lodí, vybudováním rozsáhlých kontejnerových terminálů v přístavech i ve vnitrozemí, což vše vedlo k tomu, že je dnes již více než 60% nákladu vhodného pro kontejnerizaci také touto cestou přepravováno.

Tyto změny vedly i k zavádění nových přepravních systémů :

- okružních linek "okolo světa", kdy velké kontejnerové lodi najíždějí pouze hlavní přístavy a do a z nich jsou kontejnery přepravovány menšími plavidly,
- staré liniové spoje jsou nahrazovány novými systémy tzv. hlavních/základních linek (angl. Trunk - services) a doplňujících/napájecích linek (angl. Feeder - services),
- nové koncepty kombinované dopravy zahrnující integrovaný řetěz námořní, říční a pozemní dopravy, v poslední době i letecké, prováděné na podkladě jednoho dopravního dokumentu,
- uzavírání dlouhodobých nebo termínovaných kontraktů na přepravu hromadného suchého i tekutého nákladu místo běžných standartních přeprav prováděných na bázi C/P (viz dále kapitola "Trampová doprava"),
- budování vlastních specializovaných lodí "šitých na míru" pro potřeby zpracovatelských nebo těžebních společností vyhovujících pro přepravu určitého nákladu z určitých přístavů nakládky do určitých přístavů vykládky (např. pro přepravu surovin z naleziště do zpracovatelských závodů, přepravu ovoce, zmraženého nákladu, tekutého nebo zmraženého zemního plynu aj.).

Tak jako v jiných oblastech podnikání, je i na úseku námořní dopravy hnací silou směřující k zavádění nových systémů a technologií dosažení vyšší produktivity a efektivnosti.

4. LINIOVÁ DOPRAVA

Provozovatelem liniové dopravy jsou společnosti, které udržují námořní/dopravní službu v určité relaci, t.j. mezi předem určenými přístavy. Kvalita takovéto služby je hodnocena podle úrovně pravidelnosti, rychlosti, technického vybavení lodi a spolehlivosti odjezdů uvedených v plavebním řádu, který liniová společnost vydává. Splnění tohoto kritéria jde často na úkor hospodárnosti provozu, neboť liniová společnost při povinnosti dodržovat plavební řád, nemá možnost výběru nákladu, vyčkávání na náklad, který nebyl včas dodán, protože musí dodržet odjezd podle plavebního řádu (i bez zřetele na nedostatečné vytížení lodi). V plavebních řádech jsou zpravidla uváděny termíny, do kterých jsou nejpozději přijímány náklady před odplutím lodi z přístavu, které se označují angl. *Closing Date*. Dále jsou v nich uváděny přístavy, z nichž si vyhrazují liniové společnosti převzít náklady jen v případě, že budou nabídnuty v dostatečném množství nebo hodnotě, aby pokryly výdaje lodi spojené s najetím takového přístavu. Takovéto výhrady se v plavebním řádu uvádějí angl. *if sufficient inducement offers*.

Vysoké investiční nároky a rostoucí konkurenční boj vedly záhy ke sdružování provozovatelů námořní liniové dopravy. Námořní doprava byla jedním z prvních odvětví, ve kterém došlo k vytvoření monopolů, tzv. liniových konferencí. K prvnímu takovému seskupení došlo již v roce 1875 (Evropsko - kalkatská námořní konference. Tato konference položila základ pro celý liniový konferenční systém, který v základních pravidlech nedoznal až do dnešních dnů zásadních změn. Stejně tak jako v jiných oblastech podnikání, také na úseku námořní dopravy zaujímají dnes vedoucí postavení velké společnosti, koncerny, kartely usilující ve sféře svého podnikání o maximální omezení konkurence a o zajištění výlučného postavení/monopolu. V dnešní praxi se setkáváme s nejrůznějšími formami sdružování, z nichž za nejznámější lze považovat Gentleman Agreement, námořní konference, Pool nebo konsorcium.

4.1. Formy sdružení liniových dopravců

4.1.1. Gentleman Agreement

Toto představuje určité neformální sdružení provozovatelů, kteří se dohodli na dodržování určitých stejných sazeb, rabatů, odjezdů z určitých přístavů, poskytování slev. Účastníci takové dohody provozují dohodu svým jménem a na vlastní účet, nejsou právně vázáni, takže nedodržením dohody nevzniká právní nárok. Zájem na dodržování dohody je ovšem dán zájmem na posílení konkurenční pozice na trhu.

4.1.2. Námořní konference

Je určitým druhem kartelu liniových společností provozující pravidelnou dopravu v určité relaci, t.j. do předem stanovených přístavů nebo určité oblasti s cílem zajistit pro danou konferenci monopolní postavení. Podle definice mezinárodní úmluvy (Úmluva o kodexu jednání liniových společností) se členové konference právně zavazují dodržovat vyhlášená pravidla konference, která zpravidla vyžadují :

- zachování stejných sazeb pro jednotlivé druhy zboží - nákladu do určitých přístavů určení,
- udržování pravidelné lodní dopravy mezi stanovenými přístavy v oblastech, které byly členu konference určeny, popř. přejímat v těchto přístavech náklady urč. druhu,
- používání stanoveného rabatního systému.

Porušení konferenčních pravidel je sankcionováno vysokými pokutami, popř. vyloučením z konference.

Mezi významné liniové námořní konference patří :

- 1) THE ASSOCIATION OF WEST INDIA TRANS - ATLANTIC STREAM SHIP LINES (W.I.T.A.S.S.)
- 2) EUROPEAN/SOUTH PACIFIC AND MAGELLAN CONFERENCE (ESPMC)

- 3) CONTINENT/INDIA - PAKISTAN - BANGLADESH EASTBOUND CONFERENCE (IPBC)
- 4) INDIA - PAKISTAN - BANGLADESH WESTBOUND CONFERENCE
- 5) FAR EASTERN FREIGHT CONFERENCE (FEFC)
- 6) THE EUROPE TO AUSTRALIA AND NEW ZEALAND CONFERENCE

Pozn.: Rozlišujeme tzv. "outward" a "homeward" konference, což znamená ve směru z Evropy - exportní směr a do Evropy - importní směr. Rovněž označení "Eastbound" a "Westbound" vyjadřuje obdobně směr z/do Evropy. Objevuje se zvláště u konferencí asijských.

Členy konference působící v určité oblasti jsou liniové společnosti z různých států. Např. Far Eastern Freight Conference tvoří liniové společnosti ze Švédska, Norska, Dánska, Holandska, SRN, Velké Británie, Francie, Itálie a Japonska. Členové liniové konference např. ve směru z Evropy ve stanovené relaci nemusí být členy konference do Evropy.

Konferenci zastupuje navenek sekretariát, který koordinuje činnost, dohlíží na dodržování pravidel konference a na ochranu jejích zájmů. Organizuje akce proti liniovým společnostem - nečlenům konference (angl. *outsiderům*), uděluje ale také tzv. *dispens*, t.j. výjimečný souhlas k lodění nákladu na lodi společnosti, která není členem konference.

Zájem naložovatelů na přednostním využívání konferenčních linek je podchycován různým způsobem : poskytováním rabatů, mimořádných slev nebo platebních podmínek. Poskytování rabatů a mimořádných slev je zpravidla vázáno na podpis smlouvy zavazující naložovatele k výlučnému používání služeb poskytovaných konferenčními linkami. Naložovatel podpisem smlouvy získá nárok na určitou slevu z platných tarifních sazeb, nebo nárok na výplatu okamžitého rabatu (angl. *Cash rebate*) oproti tzv. odloženému (angl. *Deferred rebate*). Smlouvu s konferencí může uzavřít pouze naložovatel (angl. *shipper*), nikoli agent linky nebo zasilatel. Smlouva se vyhotovuje ve dvou originálech, je opatřena registračním číslem konference, které se uvádí ve všech naložovacích dokumentech.

Její náležitosti obvykle představuje :

- závazek konference poskytovat stejné výhody všem smluvním parterům
- udržovat určitý, pravidelný servis,
- vymezení konferenční oblasti,
- výhody poskytované náloďovateli, ale i sankce jej postihující při nedodržení podmínek smlouvy,
- doba, na níž se smlouva uzavírá včetně podmínky její výpovědi,
- ustanovení o právu, jímž se smlouva řídí včetně soudní příslušnosti,
- datum uzavření smlouvy a podpisy smluvních stran.

V rámci konference dochází někdy k užší spolupráci členských linek, které za účelem zefektivnění poskytované služby vytvářejí tzv. *joint service*. V rámci takové spolupráce dochází ke společnému provozu několika linek, tím ke zlepšení nabídky odjezdů z určitých přístavů, což má za cíl rozsáhlejší podchycení nabídky nákladů. Jsou známy případy velice těsné spolupráce, provozování *joint service* na společný účet, společné používání agentské sítě a dokonce dělení zisku/ztráty podle určitého klíče. V provozu *joint service* na Dálném Východě jsou konferenční linky takto propojeny s linkami provozujícími liniovou službu mimo konferenci (Mitsui O.S.K. Lines, Far East Shipping Co. - FESCO a China Ocean Shipping Co. - COSCO).

4.1.3. Pool

Představuje nejužší formu sdružení provozovatelů námořní dopravy. Na rozdíl od dvou předchozích forem, kde jednotliví provozovatelé podnikají svým jménem a na vlastní účet, v poolu podnikají na společný účet.

4.1.4. Konsorcium

Je forma společného podnikání, která se uplatňuje v poslední době zvláště v kontejnerové dopravě. Na základě dohody týkající se spolupráce na trhu, společného servisu, společné agentské sítě uzavřené mezi jednotlivými provozovateli, dochází k navazujícím dohodám s ostatními účastníky podílejícími se na

manipulaci, svozu a rozvozu kontejnerů. Ve snaze zlepšovat servis na bázi dodávek z domu do domu (angl. house/house) dochází ke stále těsnější spolupráci mezi námořními a suchozemskými dopravci. Jsou známy případy konsorcia zahrnujícího společné vlastnictví terminálů, kontejnerového parku, kontejnerových tahačů a kontejnerových lodí.

Ke všem těmto formám je nutné uvést, že jakkoli jejich utváření sleduje posílení pozice vůči konkurenci navenek, praxe potvrzuje, že konkurenční boj pokračuje i v těchto sdruženích. V rámci konference jde zejména o právo nakládky v určitých přístavech, rozsah alokace přidělené jednotlivým linkám, účast ve výběrech vytvářených konferencí, nebo např. o počet lodí, které smí členská linka do servisu konference nasadit v urč. období. Zkušenost z posledních dnů ukazuje slábnoucí postavení námořních konferencí, které již zdaleka nemají schopnost udržet svoji někdejší monopolní pozici ve své přepravní oblasti. Také instrument podmíněné výplaty rabatu náloďovatelů odloženým způsobem těm, kteří dodatečně prokázali svou věrnost vůči konferenci, se v dnešní praxi již téměř nevyskytuje a dochází-li k výskytu rabatů a slev, děje se tak převážně formou okamžité srážky z dopravného.

Změnilo se i postavení linek provozujících mimo konferenci v její zájmové oblasti jako tzv. *outsideri*. Dnes se již nejedná o slabší podnikatele, kteří byli odkázáni na přepravu nákladů, nakládku nebo vykládku v přístavech, o něž neměla konference zájem, ale často o velice silné organizace, které naopak donucují konferenci svůj servis revidovat, popř. s outsiderem spolupracovat. Dohoda mezi dálněvýchodní liniíovou námořní konferencí FEFC a vybranými outsidersy působícími v oblasti této konference, o koordinaci námořních sazeb z roku 1993, je toho dokladem. Svědčí o síle outsiderů, ale i obrovských nákladech, které musí být do námořní dopravy investovány, takže i spojení nesmiřitelných rivalů je v zájmu udržení se na trhu v současnosti možné.

4.2. Dopravné v námořní liniové dopravě

Dopravné představuje odměnu za přepravu zásilky z přístavu odeslání do přístavu určení. Jeho výše je určována *námořními tarify*, které jsou buď vydávány konferencemi (závazné pro všechny členy konference) nebo samostatně jednotlivými linkami. Tarify jsou neveřejné, jsou k dispozici pouze agentům liniových společností, kteří jsou povinni s nimi zacházet jakožto s důvěrným materiálem.

Námořní tarify jsou vydávány ve formě knih i když tarifní sazby v nich uvedené podléhají změnám podle situace na trhu. Tyto změny jsou oznamovány agentům formou oběžníků/oprav angl. nazývanými *amendments*.

Námořní tarify mají zpravidla tyto části :

- všeobecné podmínky,
- abecední seznam zboží s udáním sazeb,
- zvláštní ustanovení.

Všeobecné podmínky obvykle obsahují :

a) přepravní oblast, pro kterou tarif platí. Zahrnuje tzv. základní přístavy (angl. base ports), které liniová společnost pravidelně obsluhuje a tzv. opční (angl. optional ports), které jsou obsluhovány jen za určitých podmínek např. při nabídce dostatečného množství nákladu, nebo nákladu určité hodnoty anebo za úhradu určité přírážky k tarifní sazbě.

b) jednotka, za kterou se odpočítává námořné :

1. pro konvenční zásilky za freight ton = 1 cbm nebo 1 tunu
2. pro kontejnerové zásilky za box = jeden 20' kontejner = TEU

c) vymezení dopravní podmínky - liner terms, což znamená, že v sazbě námořního dopravného jsou započítávány úkony spojené s dodávkou zboží/nákladu od zábradlí lodi do lodního prostoru, jeho uložení, vlastní přeprava a vyložení v přístavu vykládky až po zábradlí lodi.

V některých přístavech jsou však sazby kvótovány na bázi free in nebo free out, jimiž je odpovědnost dopravce/linky za nakládku nebo vykládku zboží/nákladu omezena a výlohy s těmito úkony spojené se přenášejí na naložovatele/příjemce zboží.

d) přirážky k sazbám (angl. *surcharges*), které se účtují k základním tarifním sazbám, zpravidla souvisí se vznikem mimořádné situace v přístavech, okolnostmi ovlivňujícími námořní přepravu vůbec anebo se zvláštní povahou zboží. Sem patří přirážky účtované při přeplnění přístavu, v zimním období, měnová a další týkající se povahy zboží, za nakládku těžších, nadrozměrných kusů apod.

e) minimální dopravné, které se účtuje za malé zásilky, na které požaduje naložovatel vystavení konosamentu.

f) placení námořního přepravného je zpravidla prováděno v různých měnách v přepočtu sazby, která je v tarifu uváděna v určité měně. Tarif stanovuje podmínky splatnosti dopravného v případě konosamentu označeného "*dopravné zapláceno*" (angl. *freight prepaid*) a v případě dopravného splatného v přístavu určení (angl. *freight collect*).

g) rabatní systém slouží k podchycení věrnosti naložovatelů ke konferenci/námořnímu provozovateli. V praxi se vyskytují tři druhy : okamžitý, odložený, popř. zvláštní rabat.

Okamžitý rabat je poskytován plátcí námořního dopravného formou srážky z tarifní sazby ihned při placení dopravného. Poskytování tohoto rabatu je zpravidla vázáno na podepsání kontraktu s konferencí, jímž se naložovatel zavazuje k výhradnímu, popř. přednostnímu používání služeb poskytovaných touto konferencí.

Odložený rabat se vyplácí naložovatelům/plátcům dopravného ve výši 10% až po uplynutí doby stanovené v kontraktu za předpokladu, že byly dodrženy dohodnuté podmínky, z nichž nejdůležitější představuje tzv. zachování věrnosti, spočívající ve výhradním, nebo přednostním používání služeb nabízených konferencí. Oproti okamžitému rabatu, nárok na výplatu odloženého rabatu musí být vůči konferenci uplatněn na předepsaném formuláři.

h) seznam zboží, druhu nákladu - v námořních tarifech je zboží seřazeno abecedně a ke každému druhu zboží je buď přiřazena tarifní třída anebo je uvedena přímo výše námořného za stanovenou jednotku. Výše námořného odpovídá hodnotě zboží a jeho povaze. Pokud sazba není stanovena, je uváděno "open". Detailně je rovněž pamatováno na způsob balení - bedny, kartony, latění, svazky, pytle atd. a na rozměrnost zásilek. Pro velmi rozměrné zboží jsou sazby odstupňovány podle rozměrnosti (poměr mezi váhou a objemem). Aplikace správné, výhodné sazby vyžaduje dobrou znalost tarifu, ale i nomenklatury zboží, neboť nesprávná deklarace zboží může znamenat podstatně vyšší dopravné.

4.3. Vztahy mezi naložovateli a konferencemi

Vztahy mezi konferencemi a naložovateli nebyly až do 60.let mezinárodně nijak projednávány a konference stanovovaly všechny podmínky jednostranně. Nevyhovující stav vedl k postupnému vytváření platformy zastupující zájmy odesílatelů/naložvatelů, nejprve na bázi národních výborů, které později vytvořily Evropské sdružení národních výborů odesílatelů/naložvatelů (angl. The European Shippers Council - ESC). Úprava těchto vztahů byla pak předmětem jednání konference OSN pro obchod a rozvoj UNCTAD, které v roce 1974 vyústilo v přijetí Úmluvy o kodexu jednání liniových konferencí (angl. Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences), která již upravovala nejen vztahy uvnitř konferencí, ale také vztahy mezi konferencemi a odesílateli. Tato úmluva pak dále předpokládá, že to budou právě organizace odesílatelů/naložvatelů, které budou vystupovat jako protiváha v jednání s konferencemi a které budou schopny kvalifikovaně a s patřičnou autoritou hájit zájmy svých členů.

4.4. Technika zajišťování lodního prostoru na liniových lodích

Námořní liniové společnosti/konference informují o svém servisu, který nabízejí provozem svých lodí mezi jednotlivými přístavy v dané přepravní oblasti v tisku, odborných časopisech, přístavních buletinech, prostřednictvím svých agentů, ale především pravidelným vydáváním jízdních/plavebních řádů (angl. *Sailing List*).

V těchto plavebních řádech jsou uváděny všechny důležité podrobnosti pro odesílatele/naložovatele, zejména :

- jméno a typ lodi - její vybavení (tanky, chladiřenský/mraziřenský prostor, nosnost jeřábů),
- data odplutí z jednotlivých přístavů s vyznačením data, do kdy musí být zboží/náklad dodán k nakládce (angl. *Closing Date*),
- přístavy, do kterých je přijímáno zboží/náklad s překladem v jiném přístavu,
- opční přístavy, t.j. takové, které si liniová společnost vyhrazuje najíždět a v nich nakládat jen za urč. podmínek, např. při dostatečné nabídce nákladu atd.

Plavební řády uvádějí současně, kromě adresy sídla liniové společnosti nebo konference, rovněž adresy agentů, kteří jsou oprávněni je zastupovat, zajišťovat/knihovat podle požadavků odesílatelů/naložovatelů potřebný lodní prostor pro jejich zboží/náklad, podávat informace o platných sazbách, popř. slevách a vystavovat jménem liniové společnosti příslušné dokumenty.

V dnešní praxi jsou to právě tito agenti liniových společností, kteří zajišťují denní kontakt s naložovateli a příjemci zboží, kteří jsou liniové společnosti odpovědni za nakládku a vykládku jejích lodí, za vyřizování všech úředních formalit s tím spojených, za vystavování příslušných dokumentů, ale i za provádění inkasa dopravného a vyřizování eventuálních reklamací.

Na ně se proto zájemce o přepravu svého nákladu obrací, nejprve za účelem zjištění, ověření určité naložovací možnosti, za účelem zjištění sazby dopravného a konečně za účelem *knihování lodního prostoru* pro svůj náklad na urč. lodi z přístavu nakládky do přístavu vykládky.

Tento úkon se potvrzuje písemně, tzv. *knihovacím dopisem* (angl. *Booking Note*), v němž se uvádí :

- jména a adresy smluvních stran, t.j. liniové společnosti nebo jejího agenta a naložovatele,
- popis nákladu, jeho deklaraci, způsob balení, množství/váha nebo kubatura,
- přístav nakládky (event. název nábreží, překladiště nebo místo, kde je náklad liniovou společností přejímán),
- datum lodění (s uvedením data, do kterého musí být zboží nejpozději k naložení dodáno, tzv. *Closing Date*),
- přístav vykládky (event. uvedení názvu nábreží, překladiště nebo místa, kde bude zboží příjemci vydáno),
- jméno lodi (popř. její vlajka),
- sazba sjednaného dopravného,
- způsob placení dopravného (placení předem - *freight prepaid*, po vyloštění - *freight collect* nebo po vyloštění v místě určení - *freight payable at the destination*),
- podpisy stran, popř. pouze strany, která provedené knihování druhé straně potvrzuje.

Již při knihování lodního prostoru je povinností naložovatele upozornit provozovatele lodi nebo jeho agenta na zvláštní povahu zboží/nákladu, např. že se jedná o zboží nebezpečné, snadno zápalné, výbušné, těkavé, agresivní vůči okolí svými výpary, zápachem, že jde o zboží mimořádně těžké nebo jinak neobvyklé, co do délky nebo do výšky. Naložovatel při knihování uplatňuje rovněž požadavek na umístění nákladu na palubě lodi, nebo jeho umístění v komoře, ale mimo dosah lodních kotlů, popř. uložení nákladu pod úroveň lodní hladiny.

5. TRAMPOVÁ DOPRAVA

Charakteristickým rysem provozu námořní, trampové dopravy je, že je provozována bez vymezení přepravní oblasti, bez předem stanoveného programu nebo jízdního řádu a že dopravné není stanoveno tarifem, ale je sjednáno případ od případu podle situace na trhu.

Podle způsobu provozu lodi rozeznáváme :

- trampy na jednu jízdu, okružní jízdu, nebo dvě nebo více konsektivních jízd (angl. *trip*, *round trip*, *consecutive charter*),
- trampy na čas (angl. *time charter*, zkr. T/C).

V praxi námořního obchodu se smlouva potvrzující podmínky sjednané o provozu nabo nájmu lodi nazývá *Charter Party*, zkr. C/P. Dlouhodobý vývoj trampové dopravy vedl ke vzniku řady standartních typů *Charter Party* pro trampové dopravy prováděné v určitých relacích, pro určité druhy nákladu anebo různých sběrných nákladů a pro najímání trampové tonáže na dobu. Většina těchto standartních C/P, které jsou označovány kódovou zkratkou, byla vydána a schválena mezinárodní zájmovou organizací námořních provozovatelů zvanou BIMCO (plné znění : The Baltic and International Maritime Council, Kodaň), námořní komorou v Londýně (angl. *International Chamber of Shipping*) anebo organizací GCBC (the General Council of British Shipping). Mezi nejznámější typy C/P patří :

AMWELSH	- Americanized Welsh Coal Charter
POLCON	- Polish Coal Charter
PHILIPPINE COPRA	- Philippine Copra C/P
GENCON 1922	- Uniform General Charter of 1922
VARANGORE	- Iron Ore from Norway
FRUIT	- Fruit Charter Party
NUBALTWOOD	- Wood Charter from Baltic Sea
SCANCON	- Scandinavian Voyage Charter
AFRICANPHOS	- Phosphate Charter Party
SYNACOMEX	- Continent Grain Charter Party
GENCON 1976	- Uniform General Charter of 1976
BALTIME 1939	- Uniform Time Charter
MEDCON	- East Coast Coal C/P

6. KONOSAMENT – KLÍČOVÝ DOKUMENT V NÁMOŘNÍ DOPRAVĚ

6.1. Vznik konosamentu

Jedním z nejdůležitějších a nejrozšířenějších dokladů v námořní dopravě je *konosament* (angl. *Bill of Lading*, zkr. B/L), který má mimořádný význam zejména v liniové dopravě.

Nelze spolehlivě odhadnout, jak stará je instituce konosamentu, avšak již z doby římského impéria se zachoval podobný dokument, který byl vystaven v dopravě obilí. Oblast Středoziemního moře byla již od starověku kolébkou námořního obchodu vůbec a zde je také možno hledat vznik prvních námořních dokladů podobajících se konosamentu.

Původně se námořní obchodní doprava uskutečňovala na malých lodích, které přepravovaly většinou bez jakékoliv časové pravidelnosti celolodní náklady. Tyto lodě byly vlastnictvím jednotlivých obchodníků, kteří na nich přepravovali své zboží a nezřídka byli i kapitány, přičemž v přístavu určení přímo prodávali své náklady.

S rozvojem manufaktur vznikla potřeba navázání nových obchodních styků se vzdálenými obchodními středisky. Bohatí obchodníci upouštějí od tehdejší praxe sami doprovázet na lodi své náklady a svěřují je různým plnomocníkům nebo kapitánům. Tato nová forma dala vzniknout novému odvětví obchodní činnosti, činnosti rejdařské, zabývající se dopravou cizího zboží za určitou úplatu. Obchod se tedy oddělil od rejdařského podniku.

Svěřování vlastních nákladů k přepravě jinému podnikateli, jako i přijímání cizích na vlastní loď vyvolalo automaticky nutnost vystavování patřičných námořních dokladů, které potvrzovaly převzetí vyjmenovaného zboží k přepravě, jako i závazek dopravce odevzdání zboží v přístavu určení příslušné osobě. Tyto doklady byly prvními prototypy konosamentů.

Až do počátku XVI. století měl tedy konosament pouze funkci potvrzení o převzetí nákladu k dopravě po moři se závazkem vlastníka lodi nebo kapitána přepravit zboží do přístavu určení.

Na sklonku XV. a počátku XVI. století, v době velkých objevů nových světadílů, dochází k masové kolonizaci zámořských území. Za účelem dosažení co největšího zisku, dochází k přepravě značného množství různorodého zboží z kolonií do mateřských zemí a

zpět. Dochází také k určité pravidelnosti dopravy nákladů, osob a pošty. Vznikají první pravidelné námořní linky, které byly základem pozdějších námořních kartelů - konferencí. Tyto nové podmínky vytvářely i nároky na nutnost rychlejších a pružnějších obchodních transakcí.

Rozvoj obchodu vyžadoval stvoření takového dokladu, který by nebyl pouze potvrzením o převzetí zboží, ale který by dával současně majiteli možnost s uvedeným zbožím libovolně disponovat. Za účelem splnění těchto podmínek byla plně akceptována zásada známá ze směnečného obchodu, týkající se převoditelnosti práv, takže konosament vedle své původní funkce získal hodnotu *cenného dispozičního papíru*. Tímto způsobem počal konosament reprezentovat zboží, na které byl vydán, a jakýkoliv jeho převod znamenal i převod vlastnictví.

Prakticky nebylo možné, aby pro každou jednotlivou zásilku, které tvořily náklad na lodi, byly s každým jednotlivým naložovatelem sepisovány zvláštní dopravní smlouvy. Proto velké rejdařské společnosti přikročily k zavedení standardních podmínek, které byly vytištěny na druhé straně konosamentu. Vycházelo se ze zásady, že konosamentní podmínky jsou naložovateli známy a tento souhlasí uskutečnit přepravu na jejich bázi. Dopravní smlouva samotná pak byla prakticky uskutečněna formou pouhého přihlášení nákladu naložovatele k dopravě na příslušnou liniovou loď. Momentem konečného uzavření smlouvy byl ovšem souhlas dopravce s dopravou přihlášeného nákladu.

Tím, že dopravci v konosamentě uváděli podmínky dopravní smlouvy, se stal tento doklad jedním z hlavních důkazů o uzavřené smlouvě, který obsahoval plné znění dohodnutých podmínek. Konosament takto získal svou další funkci, stal se *hlavním důkazem o uzavřené smlouvě* a jejích podmínkách. Jelikož byly rejdařské kruhy v tehdejší době lépe organizovány než samotní naložovatelé, je samozřejmé, že konosamentní podmínky zněly většinou v jejich prospěch. Tyto tři základní funkce si konosament podržel až dodnes.

Je možné říci, že konosament je potvrzením o naložení zboží na palubu lodi podepsané provozovatelem lodi (dopravcem) nebo jeho zmocněncem, udávající podmínky, za jakých bylo zboží dodáno a přijato lodí k přepravě se závazkem dopravce k jeho vydání v přístavu určení oprávněné osobě.

6.2. Funkce konosamentu

6.2.1. Konosament jako potvrzení o převzetí zboží

Povaha potvrzení o příjmu zboží je původní funkce konosamentu, která je vyjádřena klauzulí "*shipped on board*" nebo "*received dor shipment*", ve kterém řejdař nebo jeho agent potvrzuje, že přijal nebo nalodil určité množství zboží a zavazuje se toto zboží dopravit a vydat v přístavu určení v tomtéž stavu a množství, jak je uvedeno v konosamentu.

Vzniká zde závazek dopravce vydat zboží v *takovém množství, jak je v konosamentu uvedeno*, je však přípustné aby dopravce vedl důkaz opaku. Při tom musí dokázat, že skutečně na loď bylo dodáno menší množství zboží, než jak je původně uvedeno v konosamentu.

Určitou výjimkou z této zásady je zproštění odpovědnosti za množství, jestliže se jedná o přepravu hromadných nákladů (*bulk cargo*) jako ruda, uhlí a pod., kde je váha určována buď podle ponoru lodi, nebo železniční váhy, jak byl náklad dopravován do přístavu. V tomto případě je obvykle nemožné zjistit přesnou hmotnost, což je také uváděno v B/L klauzulí "*said to be*".

Je ovšem nutné rozlišovat pojmy stav a kvalita zboží. Dopravce naprosto *není odpovědný za kvalitu a stanovení* v konosamentě o kvalitě není pro něj nikterak závazné. Naproti tomu je však stav zboží pro dopravce závazný. Jestliže například bylo naloděno zboží poškozené a o této skutečnosti nebyla v konosamentě zmínka, je dopravce odpovědný vůči příjemci za výši vzniklé škody.

Je pochopitelé, že příjemci zboží chtějí mít plnou jistotu o pravdivosti údajů konosamentu a zajistit, aby konosament představoval závazně plný důkaz vůči dopravci o přijetí zboží v takovém množství a stavu, jak je uvedeno v konosamentu. Tato snaha byla také vtělena v mnohých státech do zákonů o konosamentech, takže držitel konosamentu má vůči dopravci tzv. *konkluzivní důkaz* o nalodění zboží a je oprávněn požadovat vydání přesně takového, jak je v konosamentu uvedeno. Jedná se o tzv. *skripturní odpovědnost*, ve

smyslu které je konosament plným důkazem vůči dopravci. Uplatněním této zásady má kterýkoliv držitel konosamentu jistotu, že po provedení úhrady mu bude vydáno zboží, které je v konosamentu uvedeno. Přitom právo jde dokonce tak daleko, že příjemce má nárok požadovat vydání zboží, i když třeba nebylo naloženo a v konosamentu o nenaložení nebyla zmínka. To je ovšem možné jen v tom případě, jestliže držitel konosamentu v době jeho obdržení nedostal zprávu, že k naložení ve skutečnosti nedošlo.

6.2.2. Konosament jako cenný papír

Konosament představuje zboží, na které byl vystaven, hodnotu, která může být prodána nebo dána do zástavy při poskytnutí úvěru, resp. převedena na jinou osobu. Při rozboru vlastností cenného papíru se dá říci, že konosament plně splňuje jeho podmínky, protože je v něm obsaženo písemné prohlášení a závazek dopravce, že splní nárok držitele konosamentu, t.j. vydá zboží oprávněné osobě. Příjemce zboží je zde jako osoba, která uplatňuje nárok na vydání zboží podle konosamentu jako věřitel, dopravce pak je osoba, která je povinna plnit závazek jako dlužník. Nárok na vydání zboží vzniká pouze proti předložení konosamentu, přičemž dopravce má povinnost plnění aniž by měl zkoumat totožnost osoby, která konosament předložila. Tato povinnost má však výjimku v tom případě, kdy dopravci je známo nebo má oprávněné podezření, že osoba, která předložila konosament a domáhá se vydání zboží, konosament získala podvodem nebo jiným nelegálním způsobem.

Tento tzv. *legitimační a prezentační význam konosamentu* je důležitý skutečností, že oprávněný držitel konosamentu může převést své oprávnění ve formě *indosace - rubopisu* na jinou osobu, která se stává vlastníkem zboží, neboť převod konosamentu znamená i převod vlastnictví zboží. Indosací se však nepřevádí pouze vlastnictví zboží, ale různá práva a povinnosti naložovatele, vyplývající z jím uzavřeného dopravního kontraktu. Prakticky to má význam zejména při vyskytnuvší se eventuální otázce úhrady dopravného, kde dopravce má právo požadovat dopravné, pokud toto nebylo zaplaceno, od kteréhokoliv držitele konosamentu, který žádá vydání zboží. Navíc má pak dopravce zajištěny své nároky i proti původnímu naložovateli, který i nadále ručí za zaplacení dopravného, jako i dalších nároků, vyplývajících z dopravní smlouvy.

6.2.3. Konosament jako důkaz o smlouvě

Konosament na rozdíl od charter party *není smlouvou*, je pouze jedním z možných důkazů o smlouvě a někdy to bývá hlavní nebo jediný důkaz. Zejména je to běžné v dopravě kontejnerových zásilek na liniových lodích. Smlouva samotná již byla uskutečněna dříve před vystavením a podepsáním konosamentu ve formě přihlášení zásilky u dopravce nebo jeho agenta k dopravě.

Konosament je v liniové dopravě průkazní listinou o uzavření smlouvy. Bývají v něm uvedeny podmínky smlouvy mezi dopravcem a odesílatelem. I v tom případě, kdy je konosament jediným důkazem o dopravní smlouvě, není vyloučena možnost ujednání, pokud se týče změn jeho obsahu. Takovéto změny pochopitelně vážou pouze smluvní strany, t.j. dopravce a odesílatel.

Při uzavření smlouvy v liniové dopravě se má za to, že náloďovatel přihlášením zboží akceptoval a dal souhlas k uskutečnění přepravy za standardních konosamentních podmínek příslušného liniového dopravce. Náloďovateli jsou obvykle dobře známy podmínky konosamentu, kterých je použito pro přepravu zboží, protože vyplňuje konosament a ten předkládá agentovi dopravce k podpisu. V důsledku toho se vychází za zásady, že náloďovatel je plně vázán těmito podmínkami.

6.3. Druhy konosamentu

6.3.1 Dělení podle způsobu převzetí/potvrzení přijetí zásilky

Konosament palubní (Shipped B/L)

Konosament palubní je vystavován na zboží skutečně přijaté a naloděné na jmenovanou loď. Jen takový doklad, kde je výslovně uvedeno, že zboží bylo skutečně naloděno, splňuje v plném slova smyslu podmínku palubního konosamentu. Tato skutečnost je plně vyjádřena i v samotném textu klauzulí "*shipped on board*".

Konosament přejímací (Received for shipment)

Je dokladem, ve kterém dopravce potvrzuje, že přijal určité zboží pro loď své linky. Je pouze potvrzením dopravce, že zboží bylo jen převzato k nalodění a že byl zajištěn lodní prostor buď na konkrétně jmenované lodi, nebo na nejbližší nejmenované lodi jeho linky. Takovýto konosament nedává kupujícímu pevnou záruku, že zboží bude na plánovanou loď skutečně naloděno, přičemž navíc je zde zvýšené riziko možnosti poškození zboží. Z těchto důvodů mnohé banky i příjemci akceptují přejímací konosament jen ve výjimečných případech.

V praxi se někdy používá jakási kombinace mezi palubním konosamentem a přejímacím konosamentem. Podstata spočívá v tom, že na received konosament se dodatečně poznamenává jméno lodi a skutečné nalodění. Jakmile je zboží naloděno, připojí se doložka "*shipped*" nebo "*actually on board*", avšak bez uvedení skutečného data nalodění.

6.3.2.Dělení z hlediska možnosti převodu práv

Konosament na řad (Order B/L)

Tento druh konosamentu se vyskytuje nejčastěji, protože nejlépe odpovídá podmínkám mezinárodního zámořského obchodu. Jeho největší předností je převoditelnost za pomoci rubopisu - indosamentu. Takovýto konosament buďto uvádí přímo osobu, na jejíž řad byl vystaven s dodatkem "*or to assigns*", nebo neuvádí žádnou osobu a je označen pouhými slovy "*na řad*" - "*to order*", což znamená, že byl vystaven na řad náloďovatele. V prvním případě je legitimovanou osobou ta, která je v ní uvedena, respektive další, na níž byla převedena příslušným rubopisem. V druhém případě je to pak přímo náloďovatel, který může převést vlastnictví zboží na dalšího nabyvatele. Takto vystavený konosament je plně obchodovatelný, t.j. může být převáděn pouze *indosací - rubopisem*.

Konosament na jméno (Named B/L)

Jedná se o konosament, který je vystaven na jméno oprávněného příjemce zboží v přístavu určení. U takového konosamentu není pak doložka "*or order*" a není převoditelný rubopisem. Jeho převod je však možné uskutečnit tzv. *cesí*, t.j. právní listinou o převodu práv konosamentu. Zboží, které je přepravováno na základě konosamentu na jméno, se vydává pouze osobě, která je v něm uvedena. Zmíněný druh konosamentu se někdy používá na přepravu vysoce hodnotných zásilek. V praxi se však vyskytuje velmi omezeně.

Konosament na doručitele (Bearer B/L)

Podle konosamentu na doručitele je rejdař zavázán vydat zboží každé osobě, která se prokáže v přístavu určení tímto konosamentem. Toto oprávnění k vydání zboží je však podmíněno skutečností, že rejdaři není nic známo o eventuálním nezákonném nabytí příslušného konosamentu. K těmto konosamentům patří rovněž konosamenty vystavené "*in bianco*", ve kterých příjemce není vůbec označen. Prevod konosamentu na nositele se uskutečňuje pouhým předáním.

6.3.3. Dělení z hlediska obchodovatelnosti

Obchodovatelný konosament

Takový konosament, kterým lze převést všechna práva z konosamentu vyplývající na dalšího nabyvatele. Je jím konosament na řad a konosament na doručitele, nikoli konosament na jméno. Pokud je konosament vydán ve více vyhotoveních/originálech (zpravidla ve třech originálech), je obchodovatelný kterýkoli z nich, avšak vydáním zásilky na podkladě jednoho originálu, pozbývají ostatní pletnosti.

Neobchodovatelný konosament

Takový konosament, který není převoditelný rubopisem nebo odevzdáním a není proto dispozičním dokladem, ani cenným papírem. Je jím tzv. rektakonosament, vystavený přímo na určitého příjemce, nikoli na jeho řad. Neobchodovatelný je např. rovněž tzv. zasílatelský/speditérský konosament.

6.3.4. Dělení podle obsahu záznamu

o zjevném stavu zásilky

Čistý konosament

Takový konosament, ve kterém dopravce potvrzuje, že převzal zboží ve zjevně dobrém pořádku a stavu (angl. in apparent good order and condition). Poznámky, že obal není nový, např. použité bedny, pytle, sudy, čistotě konosamentu nevádí, pokud se přímo neříká, že je vadný.

Nečistý konosament

Obsahuje poznámku o vadném stavu zboží nebo obalu nebo naložení menšího množství. U zásilky, na níž byl vydán nečistý konosament, je nebezpečí, že ji příjemce odmítne. Takový konosament neakceptuje ani banka jakožto inkasní dokument při likvidaci akreditivu. Odesílatel, pokud není schopen závadný stav napravit, usiluje o vydání čistého konosamentu na základě záručního listu,

který vystaví ve prospěch dopravce, kterému se v praxi rovněž říká revers (angl. Letter of Indemnity, Letter of Guaranty).

6.3.5. Další druhy konosamentů

Průběžný konosament

Je to konosament na zásilku zboží přepravovanou několika dopravci, popř. několika různými dopravními prostředky. Výstavci těchto konosamentů mohou být buďto námořní nebo jiní dopravci (železniční, silniční apod.) nebo jejich agenti, popř. zasílatelé. Dopravné se platí obvykle najednou podle průběžné sazby. Pro příjemce jsou nevhodné, neboť omezují odpovědnost dopravců zpravidla jen na jednotlivé úseky.

Zasílatelský konosament

Není konosamentem ve vlastním slova smyslu, t.j. nemá povahu cenného papíru. Představuje potvrzení zasílatele o převzetí zásilky k přepravě, která se provádí podle samostatných dílčích smluv. Zasílatel je tedy zavázán jen v rozsahu ručení jednotlivých dopravců, t.j. že vydá zásilku v místě určení držiteli konosamentu. Může být akreditivním dokladem, pokud se tak smluvní strany dohodnou.

Fiata FCR

Je to potvrzení vystavované zasílatelem, kterým se tento zavazuje převzaté zboží neodvolatelně odeslat a doručit příjemci v něm uvedeném. Pokud se smluvní strany dohodnou, může být tento dokument akreditivním inkasním dokladem.

Fiata FCT

Tento dokument představuje závazek zasílatele dodat zboží v souladu s příkazem odesílatele do místa určení podle podmínek specifikovaných na rubu FCT. Tento dokument může být obchodovatelný, pokud je vystaven na řad.

Fiata FBL

FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, zkr. FBL je konosament, který může vystavovat pouze zasílatel, který je členem mezinárodního svazu registrovaného u FIATY a který od něho dostal souhlas k vydávání FBL. Podmínkou je používání předepsaných formulářů FBL číslovaných a vedení evidence o všech vydaných konosamentech. Každý zasílatel, který chce vydávat nový FBL, musí pojistit svou odpovědnost vyplývající z FBL a jeho podmínek.

Výhodou tohoto dokumentu je, že na celý úsek kombinované přepravy zahrnující kombinaci nejméně dvou různých druhů přepravy se vystavuje tento jediný dokument Fiata FBL a že jeho výstavce jím přejímá odpovědnost za provedení celé kombinované přepravy jako dopravce. Fiata FBL může být vystaven jako převoditelný (obchodovatelný) dokument nebo jako neprevoditelný dokument. Zasílatel jako výstavce FBL jedná jako provozovatel či operátor kombinované přepravy a odpovídá za její provedení od převzetí zásilky až do jejího vydání v místě určení.

Fiata FBL je neutrálním dokumentem - je v něm uveden pouze naložovací speditér a jeho agent v zahraničí, není uveden konečný příjemce. Toto utajení je určitou ochranou pro speditéra, aby se jeho konkurence snadno nedozvěděla o jeho zákazníkovi.

(FIATA : International Federation of Forwarding Agents Association , t.j. Mezinárodní federace zasílatelů se sídlem v Curychu)

Sea - Waybill (Námořní nákladní list)

Ačkoli má formu konosamentu, konosamentem ve skutečnosti není. Není ani cenným papírem, je neobchodovatelný a neprevoditelný. Tento dokument je používán při přepravě zboží na krátkých relacích, např. Evropa - Skandinávie. V relacích na severním Atlantiku (např. Evropa - USA) se v posledních letech začal používat elektronický Sea Waybill ve formě elektronické pošty, což manipulaci s dokumentem značně zrychluje a usnadňuje.

6.4. Obsah konosamentu a jeho náležitosti

Konosament obsahuje následující rubriky a klauzule :

Shipper : speditér, odesílatel, naložovací speditér nebo speditér v zemi odeslání

Consignee or Order : Osoba, na jejíž řád je konosament vystaven. V případě, že je uvedeno "To Order", je konosament vystaven na řád naložovatele.

Notify Address : příjemce

B/L No. : číslo konosamentu

Carrier : rejdař, logo rejdaře

Vessel/Voyage No. : jméno lodi

Port of Loading : přístav nakládky

Port of Discharge : přístav určení

Place of Receipt : místo původu zboží v případě, že se zboží do přístavu nakládky veze z vnitrozemí (pouze jestliže se jedná o Combined Transport Bill of Lading)

Place of delivery : místo, kam se veze zboží z přístavu určení

Freight Collect : (pouze jestliže se jedná o Combined Transport Bill of Lading)

Marks and Nos, Containers Nos : signa a čísla příslušných balení zboží, čísla pečetí, čísla kontejnerů

Number and Kind of Packages, Description of Goods : způsob balení zboží (např. kontejner), popis zboží

Gross Weight : hrubá váha v kilogramech

Measurement : objem v kubických metrech

Total No. of Containers/Packages : počet kontejnerů nebo jiných druhů balení přepravovaných na příslušný konosament

Movement : Způsob naložení kontejneru. Zde existují 4 varianty :

FCL/FCL - (Full Container Load). Existuje jeden odesílatel a jeden příjemce.

LCL/LCL - (Less than Container Load). Plně sběrný kontejner. Do kontejneru se balí zboží pro několik odesílatelů a několik příjemců.

FCL/LCL - Do kontejneru bylo zabaleno zboží od jednoho

odesílatele pro několik příjemců.

LCL/FCL - Kontejner obsahuje zboží několika odesílatelů pro jednoho příjemce.

Freight Payable At : místo splatnosti námořného

Number of Original Bills of Lading : počet vydaných originálů konosamentu, obvykle bývají tři

Place and Date of Issue : místo a datum vydání

Podpis a razítko agenta rejdaře

Klauzule -

Said to Contain : "Kontejner má obsahovat", touto klauzulí se uvádí popis zboží - rejdař nemůže vědět, zda uvedené zboží skutečně kontejner obsahuje

Shipped on Board : "Naloděno na loď", důkaz, že uvedené zboží (kontejner) bylo skutečně na loď naloděno

Shipper's Load, Stowage and Count : archaická klauzule, agent rejdaře se tímto zříká odpovědnosti za obsah kontejneru

Freight Prepaid : "Námořné předplaceno"

Freight Collect : "Námořné splatné v přístavu určení"

- obě tyto možnosti se řídí obchodní doložkou, podle které byl obchod proveden (podrobněji o obchodních doložkách v následující kapitole Incoterms 1990)

6.5. Incoterms 1990

6.5.1. Co jsou Incoterms

Incoterms jsou souborem mezinárodních pravidel pro výklad nejvíce používaných obchodních doložek v zahraničním obchodě. Jejich plný oficiální název v angličtině zní : "International Rules for the Interpretation of Trade Terms" a zkrácený název "International Commercial Terms", z něhož je odvozen mezinárodní běžně používaný název Incoterms. V češtině byl přijat název Incoterms Mezinárodní pravidla pro výklad dodacích doložek.

Účelem Incoterms je podat jednotný a mezinárodně uznávaný výklad obchodních doložek používaných v zahraničním obchodě v kupních smlouvách a tím odstranit, nebo alespoň omezit, možnost nedorozumění a sporů, které by mohly vzniknout z odlišných výkladů těchto doložek, jako i různých obchodních zvyklostí v jednotlivých zemích.

Incoterms se staly nejvíce používanými pravidly nejen v Evropě, ale i po celém světě v zahraničním obchodě mezi různými kontinenty.

6.5.2. Vývoj Incoterms

Mezinárodní obchodní komora v Paříži, která Incoters vydává, již ve dvacátých letech analyzovala, jak jsou obchodní doložky v různých zemích interpretovány a studovala možnosti vypracovat jednotná pravidla pro výklad těchto doložek. Výsledkem bylo vysání prvních Incoterms v roce 1936, které obsahovaly pravidla pro výklad 11 doložek. V roce 1953 byla provedena důkladná revize Incoterms 1936 a vydány Incoterms 1953 s 9 doložkami. Tyto byly doplněny v roce 1967 dvěma novými doložkami a v roce 1976 další doložkou. V roce 1980 byla provedena nová revize, která byla vyvolána změnami v technice a technologii dopravy, zejména tzv. kontejnerovou revolucí. Za těmito účely byly doplněny dvě nové doložky FCA a CIP a všech 14 doložek zahrnuto do Incoterms 1980. Další rychlé rozšíření progresivních způsobů přepravy, jako i zvyšující se používání elektronické výměny dat vyvolaly nejen nutnost další revize, ale i přepracování Incoterms jak po stránce věcné, tak i formální. Výsledkem bylo vydání nových Incoterms 1990.

6.5.3. Uspořádání obchodních doložek do 4 skupin

Skupina E (doložka odebrání)	EXW	Ze závodu
Skupina F (hlavní přepravné prodávajícím neplaceno)	FCA FAS FOB	Vyplaceně k dopravci Vyplaceně k boku lodi Vyplaceně loď
Skupina C (hlavní přepravné prodávajícím placeno)	CFR CIF CPT CIP	Náklady a přepravné Náklady, pojištění a přepravné Přeprava placena do ... Přeprava a pojištění placeny do ...
Skupina D (doložky dodání)	DAF DES DEQ DDU DDP	S dodáním na hranici S dodáním z lodi S dodáním z nábreží S dodáním, clo neplaceno S dodáním, clo placeno

Skupina E : Obsahuje pouze jednu doložku EXW, podle které prodávající připraví zboží k dispozici kupujícímu ve svém závodě. Tato doložka ukládá prodávajícímu minimální povinnosti.

Skupina F : Doložka FCA představuje hlavní doložku v rámci incoterms vůbec. Může být použita na všechny druhy dopravy. Doložky FAS a FOB mohou být použity pouze při námořní a vnitrozemské vodní dopravě.

Skupina C : Doložky CFR a CIF jsou předpokládány výhradně pro námořní a říční dopravu. Doložky CPT a CIP mohou být použity pro jakýkoliv druh dopravy.

Skupina D : Doložka DAF je určena pro železniční nebo silniční dopravu. Doložky DES a DEQ jsou určeny výhradně pro námořní a vnitrozemskou lodní dopravu. Doložky DDU a DDP mohou být použity pro jakýkoliv druh dopravy.

6.5.4. Výklad některých nejvíce používaných doložek

Dodací doložka FCA - Vyplaceně dopravci :

1. Povinnost dodání zboží prodávajícího je splněna dodáním zboží ve jmenovaném místě do péče dopravce jmenovaného kupujícím.
2. Doložka je vhodná pro jakýkoliv druh dopravy.
3. Povinnosti prodávajícího :
 - dodat zboží ve jmenovaném místě do péče dopravce, kterého jmenuje kupující
 - vyřídit vývozní celní formality
 - předat kupujícímu důkaz o předání zboží dopravci
4. Povinnosti kupujícího :
 - jmenovat dopravce
 - uzavřít smlouvu o přepravě zboží a zaplatit dopravné
5. Okamžik dělby nákladů mezi prodávajícím a kupujícím je dodání zboží ve jmenovaném místě do péče dopravce, kterého jmenuje kupující.

Dodací doložka FOB - vyplaceně loď :

1. Povinnost dodání zboží prodávajícího je splněna dodáním zboží na palubu lodi.
2. Doložka je vhodná pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu.
3. Povinnosti prodávajícího :
 - dodat zboží na palubu lodi
 - obstarat vývozní celní formality
 - opatřit čistý doklad o dodání zboží na palubu
 - zaplatit náklady na naložení zboží dle zvyklostí přístavu pokud nejsou zahrnuty do ceny za přepravné
4. Povinnosti kupujícího :
 - jmenovat dopravce
 - uzavřít smlouvu o přepravě zboží a zaplatit přepravné
 - zaplatit náklady za naložení zboží v rozsahu jak jsou zahrnuty do přepravného
5. Okamžik dělby nákladů mezi prodávajícím a kupujícím je dodání zboží na palubu lodi.

6.6. Převod konosamentu - indosace

Indosace konosamentu je jednostranným písemným osvědčením na druhé straně konosamentu, na základě kterého oprávněný majitel konosamentu převádí svá práva a povinnosti na druhou osobu. Právní nárok je převáděn *rubopisem* - *indosamentem*. Ten, kdo nárok převádí, se nazývá *indosant*. Ten, na koho je nárok převáděn, se nazývá *indosatář*. Indosamentem přechází nárok z indosanta na indosatáře.

Indosace je prováděna dvojím způsobem :

a) Tak zvaný *bianco indosament*, který se provádí tím způsobem, že osoba, na jejíž řad má být zboží dodáno, indosuje tím, že napíše své jméno na rubu konosamentu s eventuálním firemním razítkem. Na základě takto indosovaného konosamentu *bianco* může odebrat zboží každý jeho držitel, nebo převést svá práva na dalšího nabyvatele pouhým předáním, nebo opět novou indosací *in bianco*.

b) *Plný indosament - in full*, tzn., že indosant uvede na rubu konosamentu tzv. order doložku slovy "deliver to ... or order", uvede jméno indosatáře, na kterého převádí konosament, a připojí svůj podpis.

6.7. Konosamentní doložky

6.7.1. Doložka Paramount

Tato konosamentní doložka stanoví, že pro podmínky dopravní smlouvy jsou závazná ustanovení Haagských pravidel. Doložka stanoví, že zásady Haagských pravidel jsou smluvními podmínkami mezi zúčastněnými stranami. Uvedení doložky Paramount je v B/L důležité v případě sporu se stranou, jejíž země se nedrží Haagských pravidel, protože i tehdy je soud nucen uznat zásady pravidel. Znění této doložky se nachází vytištěno na téměř všech formulářích konosamentů.

6.7.2. Doložka o společné vině

Doložka společné viny při kolizi lodí - Both to Blame Collision - je amerického původu a vyskytuje se ve většině liniových konosamentů. Doložka stanoví, že v případě srážky lodí, ke které došlo společnou vinou, je odpovědnost každé lodi proporcionální.

6.7.3. Doložka o stáří lodi

Tuto doložku vystavuje speditér, pokud si zákazník výslovně přeje potvrdit, že jeho zboží nebude převáženo např. na lodi starší 15 let.

6.7.4. " Černé listiny "

Jedná se o zvláštní doložky v podstatě diskriminačního charakteru. Vydávají se na zvláštní přání zákazníka a vyplývají ze zákaznickovy národnosti nebo státní příslušnosti.

Izraelská doložka - Tuto doložku vyžadují arabští zákazníci. Většinou požadují potvrdit, že loď, která veze jejich zboží, není registrována v Izraeli, rejdař není izraelského původu, kapitán a posádka není izraelského původu, a že loď nenajede žádný izraelský přístav.

Další doložky - Jedná se např. o potvrzení, že loď může najíždět přístavy v Jordánsku nebo v Libanonu. Turečtí obchodníci si mnohdy přejí potvrdit, že loď nenajede ani jeden přístav v řecké části Kypru, a naopak.

6.8. Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů

6.8.1. Haagská pravidla

Rozvoj námořní dopravy vedl k nutnosti sjednocení rozdílných právních úprav jejích účastníků. Tak byla v roce 1924 podepsána Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, která je známá jako tzv. *Haagská pravidla*. Úmluva zavedla určitá závazná pravidla pro odpovědnost dopravce včetně přípustných výjimek z této odpovědnosti. Úmluva se po ratifikaci stala závaznou pro většinu států významných z hlediska námořní dopravy. Většina používaných konosamentů vystavovaných dopravci obsahuje výslovnou doložku, podle níž se vztahy z přepravní smlouvy řídí těmito pravidly, tzv. *Paramount Clause*.

Odpovědnost dopravce podle Haagských pravidel je vymezena takto :

- je povinen vynaložit odbornou péči v době před začátkem cesty a při jejím nastoupení, aby zajistil způsobilost lodi k plavbě a k přepravě nákladu
- je povinen vydat konosament, v němž musí být zejména uvedeno : z čeho náklad pozůstává a jaký je zjevný stav nákladu
- odpovídá za škodu vzniklou na zásilce, pokud neprokáže, že byla způsobena okolnostmi, které nemohl odvrátit; je však zproštěn odpovědnosti za zavinění zaměstnanců (tzv. nautické zavinění) a v případě škod vzniklých požárem
- odpovědnost dopravce se vztahuje jen na dobu nakládky, přepravy a vykládky zboží, nikoli na dobu před naloděním a po vyloďení. Je omezena do výše částky Lstg 100 nebo její protihodnoty v jiné měně za kus nebo jednotku nákladu, pokud nebyla do konosamentu zapsána vyšší cena, kterou prohlásil odesílatel. Zjevné škody má příjemce reklamovat při převzetí, skryté do tří dnů.
- nároky na odškodnění dopravcem se promlčují během jednoho roku po skončení přepravy

Ujednání, které by rušilo nebo omezovalo odpovědnost dopravce vyplývající z těchto pravidel, je právně neúčinné.

6.8.2. Haagsko - visbyská pravidla

Na diplomatické konferenci o mezinárodním právu byla Haagská pravidla zrevidována a v roce 1968, kdy byl přijat protokol o jejich změně a doplnění, byla do praxe uvedena nová pravidla pod názvem Haagsko - Visbyská pravidla 1968. Tento protokol představuje modernizaci staré úmluvy v mnoha směrech, zejména v úpravě odpovědnosti námořního dopravce. Hlavní změny se týkají, které protokol z roku 1968 přináší, se týkají :

- úpravy odpovědnosti dopravce v širším smyslu, limit odpovědnosti neplatí při osobním, hrubém zavinění
- úpravy promlčení pro regresní nároky
- rozšíření použitelnosti pravidel. Nejen dopravci smluvních států, ale i jiní dopravci, jejichž lodě nakládají v přístavech smluvních států, jsou povinni respektovat podmínky pravidel. Použití pravidel lze zajistit sjednáním tzv. svrchované doložky (angl. *Paramount Clause*).
- zvýšení limitu odpovědnosti dopravce: 10.000 franků za kus nebo jednotku nebo 30 franků za kg hrubé hmotnosti, přičemž se v konkrétním případě použije částka, která je vyšší
- bere zřetel na vývoj techniky, k přepravám v kontejnerech, na paletách a jiných přepravních pomůckách. Jakožto kritérium pro omezení odpovědnosti dopravce se považuje počet kusů/jednotek uvedený v konosamentu jako obsažený v takovéto přepravní jednotce.

Je nutné ale konstatovat, že v praxi se používání Haagsko - Visbyských pravidel 1968 zdaleka tak nerozšířilo jako používání Haagských pravidel 1924.

6.8.3. Hamburská pravidla

Z podnětu OSN došlo na diplomatické konferenci konané v březnu 1978 k vydání dalších pravidel, označených jako Hamburská pravidla, v plném znění : Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, 1978 (angl. *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*, zkr. *Hamburg Rules 1978*). Ta oproti dosud používaným Haagským, ale i Haagsko - Visbyským pravidlům, zavedla celou řadu novinek.

Tyto hlavní změny se týkají:

1. rozšíření použitelnosti bez ohledu na to, zda byl vystaven konosament (např. námořní nákladní list - Seawaybill). Použití Úmluvy se vztahuje při splnění pěti kritérií na všechny smlouvy o námořní dopravě mezi dvěma různými státy, které nemusí být smluvními stranami Úmluvy. Stačí, aby přístav nakládky nebo vykládky ležel na území smluvního státu, nebo aby konosament či jiný doklad byl vydán ve smluvním státě.

2. úpravy odpovědnosti námořního dopravce :

- nová Hamburská pravidla rozšiřují dopravcovu odpovědnost na celou dobu, po kterou je zboží v péči dopravce, např. osob ve službách dopravce, takže odpovědnost dopravce začíná v přístavu nakládky převzetím zboží a končí v přístavu vykládky po vydání příjemci
- princip odpovědnosti dopravce se zakládá na předpokládaném zavinění dopravce, takže důkazní břemeno k vyvrácení této domněnky postihuje dopravce
- během časového úseku své odpovědnosti odpovídá dopravce nejen za škodu vzniklou ze ztráty zboží nebo jeho poškození, ale i z opožděného dodání
- námořní dopravce proti dosavadnímu stavu nyní odpovídá za zavinění při vedení a správě lodi. Nově je rovněž upravena odpovědnost dopravce za škody vzniklé požárem.
- na rozdíl od jediného kritéria stanoveného v předchozích pravidlech, stanoví Hamburská pravidla, že za základ při škodě vyplývající ze ztráty nebo poškození zboží se bere buď počet kusů, nebo kg hrubé hmotnosti ztraceného či poškozeného zboží.

Bohužel, v praxi se tato pravidla zatím neuplatnila. Podmínkou jejich vstupu v platnost byla ratifikace 20 státy. K ní sice došlo po ratifikaci Zambií v roce 1991, čímž došlo k ratifikaci Hamburských pravidel těmito státy :

Barbados, Botswana, Burkina Faso, Chile, Egypt, Guinea, Maďarsko, Keňa, Libanon, Lesotho, Malawi, Maroko, Nigérie, Rumunsko, Senegal, Sierra Leone, Tanzánie, Tunisko, Uganda a Zambie.

Úmluvu však zatím neratifikoval žádný z významnějších námořních států, takže její uplatnění v praxi je zatím značně omezené.

7. OBCHODNÍ PŘÍPADY A.S. ČECHOFRACHT

7.1. Klasifikace obchodních případů v a.s. Čechofracht

Roztřídit obchodní případy Čechofrachtu do obecných skupin je věc velmi složitá, protože technika zpracovávání je u všech v podstatě stejná či velice podobná. Rovněž má každý z případů svoje vlastní specifika. Nejlepším možným hlediskem pro klasifikaci obchodních případů je tedy zřejmě teritorium (relace), kam je zboží exportováno, či odkud je dováženo. Stejným způsobem je vnitřně organizován Čechofracht, kde jednotlivá oddělení nebo zaměstnanci vyřizují případy pro jednotlivé relace.

Klasifikace a specifika obchodních případů podle relací :

1) SEVERNÍ AMERIKA

tranzitní časy : na východní pobřeží - 10 dní (Miami 14 dní)

na západní pobřeží - 4 týdny (Vancouver)

frekventované přístavy : New Orleans, Baltimore, Vancouver,
San Francisco

silný rejdař : Maersk (zvláště v kontejnerové přepravě),
P&O, Nedlloyd, ACL

zvláštnosti : není třeba zvláštních dokumentů

V relaci do Severní Ameriky akceptují klienti i banky ve většině případů tzv. Sea Waybill (expresní konosament). Při použití tohoto dokumentu musí kupující provést platbu předem, platby pomocí akreditivů nejsou možné. Je to z toho důvodu, že Sea Waybill není skutečným konosamentem (ač má stejnou formu a stejně vypadá), je neprodejný a nepřevoditelný. Je to pouze spediční potvrzení a banka by takovýto dokument neakceptovala. Lze však samozřejmě s jeho kopií vyzvednout v přístavu zboží, na které je vystaven. Používá se v této relaci z toho důvodu, že doprava lodí z Evropy je rychlá a pravé konosamenty by se zaslané poštou za zbožím zpožďovaly. Sea Waybill se dá jednoduše poslat faxem.

2) STŘEDNÍ A JIŽNÍ AMERIKA

tranzitní časy : 3 týdny až 1 měsíc

frekventované přístavy : Buenos Aires, Itajai, Santos

silný rejdař : Hamburg Süd, Ivaran

zvláštnosti : zvláštní celní a dovozní předpisy, nutnost konzulárních legalizací

Díky zvláštní mentalitě obyvatel Střední a Jižní Ameriky dochází těchto v relacích k častým zpožděním tranzitních časů. Tyto prodlevy jsou způsobovány nedostatečnou pracovní morálkou a pozdními vykládkami v přístavech, jako i častými stávkami (zvláště v brazilském přístavu Santos).

Další zvláštností jsou vývozy do Dominikánské republiky. Veškeré obchodní faktury, certifikáty a jiné dokumenty musí být potvrzeny naší obchodní komorou. Dále musí být tyto dokumenty potvrzeny dominikánským konzulátem v Hamburku.

Velké obchodní lodi mohou plout po Amazonce až do přístavu Manaus. Tuto dopravu však zajišťuje pouze jeden rejdař - Frota Amazonica.

3) PERSKÝ ZÁLIV

tranzitní časy : 14 dní až 3 týdny

frekventované přístavy : Dubai, Abu Dhabi, Kuwait

silný rejdař : United Arab Shipping

zvláštnosti : arabští zákazníci vyžadují od Čechofrachtu tzv. izraelskou doložku, Sea Waybill není akceptovatelný

4) DÁLNÝ VÝCHOD

tranzitní časy : 3 - 4 týdny

frekventované přístavy : Singapur, Hongkong, Yokohama, Osaka

silný rejdař : Neptune Orient Lines, Hanjin, Maersk

zvláštnosti : silný podíl kontejnerové přepravy, většina zboží se překládá v Hongkongu a Singapuru

5) AUSTRÁLIE

tranzitní časy : 4 týdny - přes Gibraltar a Suez

6 týdnů - kolem Afriky

frekventované přístavy : Melbourne, Sydney, Adelaide

zvláštnosti :

Přeprava je na této relaci většinou kontejnerizována. Působí zde ale i semikontejnerové lodě (mohou nést jak kontejnery, tak i konvenční zásilky).

Všechny kontejnery určené do Austrálie musí být fumigovány (ošetřeny proti napadení červotočem) a opatřeny náležitými doklady o fumigaci.

6) RUDE MOŘE

tranzitní časy : průměrně 2 týdny

frekventovaný přístav : Jeddah

silný rejdař : United Arab Shipping

zvláštnosti :

Veškeré zboží v této relaci musí být paletizováno (zásilky lehčí než 30 kg nemusí).

Platby jsou uskutečňovány většinou na základě akreditivu. Akreditivní podmínky jsou ovšem velice náročné, mimo jiné vyžadují arabští zákazníci po Čechofrachtu tzv. černé listiny, např. izraelskou doložku.

Pokud jde o exporty do Saúdské Arábie, vyžadují se pouze čisté konosamenty, to znamená, že v nich nesmí být žádná oprava.

7) STŘEDOMOŘÍ

tranzitní časy : 14 dní až 3 týdny

frekventované přístavy : Alexandria, Casablanca, Tunis

zvláštnosti : Zboží do Středomoří se většinou nakládá v Terstu, Rijece a Gdyni. Zvláště Gdynia je pro nakládku výhodná, protože má Čechofracht s polskými železnicemi sjednány refakce (slevy z dopravného).

7.2. Druhy nákladů v obchodních případech

Náklady obchodních případů se skládají z následujících položek :

- a) Tuzemské dopravné - náklady na dopravu kamionem nebo vlakem,
sazba je určována na váhu či na kubíky,
platí, že čím vyšší váha, tím nižší sazba
- b) Zahraniční dopravné - náklady na dopravu zboží v zahraničí
do přístavu
- c) Přístavní náklady - přejezdy kamionu ze šupny na šupnu
- skladné
- náklady na překlad zboží v přístavu
- THC (Terminal Handling Charge) - náklady
na překlad kontejnerů v přístavu
- d) Provize speditéra
- e) Další náklady - konzulární poplatky
- poplatky za legalizaci dokumentů
- náklady na kurýrní poštu
- f) Námořné - 1.Samotná sazba - *sea freight*
2.Přirážky :
 - CAF - Currency adjustment factor* -
měnový vyrovnávací faktor (měnová přirážka)
- dává do relace měnící se kurs dvou měn, ve
kterých se obchod uskutečňuje
 - BAF - Bunker adjustment factor* - olejová přirážka
- zohledňuje měnící se ceny paliva
 - PCS - Port congestion surcharges* -
- příplatky za přetížení přístavu

7.3. Způsoby platebního vypořádání obchodních případů

a) PLATBA PŘEDEM : Používá se v případech, kdy se kupující a prodávající navzájem příliš neznají, nebo si nedůvěřují. Rovněž se platba předem užívá v obchodních případech, kdy je jako hlavní přepravní dokument vystavován expresní konosament (Sea Waybill). Ten není skutečným konosamentem, je nepřevoditelný a neobchodovatelný a banka ho neuznává jako inkasní doklad.

b) SPLATNOST FAKTUROU : Používá se v případech, kdy si obchodní partneři věří a mají mezi sebou dlouhodobé dobré vztahy. Splatnost faktury bývá většinou třicet dní od obdržení zboží.

c) DOKUMENTÁRNÍ INKASO : Dokumentární inkaso je jedním z nejdůležitějších platebních instrumentů. Zajišťuje prodávajícímu, že dokumenty i zboží nebudou vydány bez splnění inkasních podmínek. Inkasní podmínky jsou záležitostí vzájemné dohody při sjednávání obchodního kontraktu mezi prodávajícím a kupujícím.

Splněním inkasních podmínek se rozumí zaplacení peněžité částky kupujícím před vydáním dokumentů. Zaplacení je však prodávajícímu zajištěno pouze závazkem kupujícího, nikoli závazkem banky (jako je tomu u dokumentárního akreditivu).

Dokumentární inkaso neváže kupujícímu předem prostředky, jako u dokumentárního akreditivu. Pro prodávajícího představuje vyšší jistotu, ale současně v sobě skrývá i určitá nebezpečí. Dokumentární inkaso by měl prodávající využívat pouze při jistotě o spolehlivosti a platební schopnosti kupujícího. Jako platební instrument plní uspokojivě svoji úlohu v případech, kde se jedná o zavedený obchodní styk.

Podle charakteru obchodu se jedná o dokumentární inkaso importní nebo exportní. Dokumentární inkaso je obvykle otevíráno bankou prodávajícího, která zajišťuje i předání dokumentů bance kupujícího. Banka kupujícího plní úlohu inkasní banky, t.j. předává dokumenty kupujícímu proti placení.

d) DOKUMENTÁRNÍ AKREDITIV : Dokumentární akreditiv je nejlépe propracovaný platební instrument. Je to forma placení, která poskytuje prodávajícímu jistotu úhrady za zboží, pokud splní akreditivem předepsané podmínky, dohodnuté s kupujícím. Tato jistota je dána tím, že otevřením akreditivu vstupuje do závazku spolu s kupujícím i jeho financující banka. *Akreditiv je vztah mezi bankami, který je oddělen od vlastního zbožíového obchodu.* Rozhodující pro plnění banky je pouze to, zda prodávající splnil akreditivní podmínky. Riziko prodávajícího je v podstatě dáno pouze rizikem teritoria a bonitou banky, která akreditiv otevřela.

Pro kupujícího má význam ten, že zboží je odesláno již před placením. Má zabezpečeno, že bude platit svůj závazek, jen když prodávající splnil akreditivní podmínky, které si předem vzájemně dohodli. Na druhou stranu však musí mít k otevření akreditivu vytvořeny finanční předpoklady, t.j. možnost složit v bance peněžní protihodnotu akreditivu na účet vázaných prostředků a obejít se bez ní ve svém hospodaření.

Dokumentární akreditiv se otevírá jako *neodvolatelný*. Podle charakteru obchodu hovoříme o akreditivu *importním* nebo *exportním*. Akreditiv je vždy otevírán bankou kupujícího na jeho příkaz. Akreditivem požadované dokumenty vždy předkládá prodávající.

Dokumentární akreditiv může být *avizovaný* nebo *potvrzený*. U avizovaného akreditivu je prodávající informován o otevření akreditivu bankou akreditivem k tomu ustavenou (*avizující banka*). U potvrzeného akreditivu je avizující banka současně požádána o potvrzení akreditivu, čímž na sebe přebírá rovněž závazek placení. U potvrzeného akreditivu jsou tedy v závazku zapojeny dvě banky: otevírající (banka kupujícího) a potvrzující (avizující banka). Potvrzený akreditiv je však zatížen podstatně vyššími poplatky za bankovní služby.

Akreditivní podmínky, které uvádí kupující v příkazu k otevření akreditivu je nutné přesně specifikovat podle uzavřeného kontraktu. Jejich přesné vymezení je na jedné straně výhodou kupujícího (omezení rizika), na druhé straně závazkem prodávajícího (přesné dodržení podmínek).

Příklad akreditivních podmínek :

Jako příklad složitých akreditivních podmínek využívaných v mezinárodním obchodě při použití námořní dopravy jsem zvolil následující obchodní případ Čechofrachtu. Jedná se o vývoz černobílého kinematografického filmu firmy FOMA Hradec Králové do Indie. Dovozcem byla firma Agarwal Distributors Ltd. z New Delhi.

Beneficient (příjemce) : M/S FOMA BOHEMIA
501 04, Hradec Králové
Czech Republic

Aplikant (žadatel) : Agarwal Distributors Ltd.
E - 134, Kamla Nagar, Delhi 110 007

Neodvolatelný akreditiv : č. LC 14111295
ČSOB Hradec Králové (= avizující banka)
platný do : 04.08.95
vydaný dne : 22.04.95
kým : Corporation Bank
M 41 Connaught Circus
New Delhi, India

Akreditivní podmínky : akreditiv je platný ...

- pod celkovou sumou nepřesahující USD 6.900,-
- při předložení směnek příjemce (Foma) vydaných na viděnou na otevírající banku (Corporation Bank) a na aplikanta (Agarwal Distributors)
- směnky musí obsahovat klauzuli "Drawn under documentary credit No.14111295 of Corporation Bank"
- směnky musí pokrývat 100% fakturační hodnoty zboží
- dodávka musí být uskutečněna via libovolný evropský přístav do přístavu Madras
- dodací podmínka je CIF

Směnky musí být doprovázeny následujícími dokumenty dvojmo vyhotovenými v anglickém jazyce ...

1. podepsanou *obchodní fakturou* ve 4 vyhotoveních na částku nepřevyšující směnečnou částku označenou IMPORT NOT UNDER NEGATIVE LIST a potvrzující, že zasílané zboží je totožné se zbožím podle proforma faktury č. 95132
2. *certifikátem obchodní komory* o původu zboží z České republiky
3. úplnou sadou čistých podepsaných *konosamentů* datovanou ne později než 10.07.95 vystavených na Corporation Bank New Delhi označených FREIGHT PREPAID a notifikujících Corporation Bank a aplikanta (Agarwal)
4. *certifikátem firmy Lloyd* , že převážející loď je schopna námořní plavby a není starší 25 let nebo certifikátem rejdařské společnosti/jejího agenta potvrzující totéž
5. *pojistkou námořního pojištění*
 - pojištění nákladu
 - pojištění proti válečnému nebezpečí
 - pojištění proti možnosti stávky
 - pojištění proti rizikům skladování
6. *certifikátem vystaveným beneficentem*, že jedna sada neobchodovatelných dokumentů byla odeslána aplikantovi během 2 dnů po obdržení všech dokumentů od přepravce

Význam akreditivu :

Akreditiv je nesporně nejpropracovanějším a nejbezpečnějším platebním prostředkem v mezinárodním obchodu . I přes jeho složitost a finanční náročnost na bankovní poplatky ho lze dovozcům a vývozcům jen doporučit, zvláště v případě rizikovějších obchodů.

7.4. Rozbor a zhodnocení konkrétního obchodního případu a.s.Čechofracht

Jako příklad jsem vybral následující obchodní případ. Případ proběhl v březnu letošního roku (1996). Jednalo se o vývoz širšího sortimentu bot z České republiky do Spojených arabských emirátů.

Vývozce : A.V.S. TRADING, spol. s r.o.
Liberecká 1457, Jablonec nad Nisou
Česká republika

Dovozce : RADHAKRISHIN TRADING Co.
P.O. Box 6490
Deira, Dubai
United Arab Emirates

Místo nakládky zboží : a) Jablonec nad Nisou
sklad A.V.S. Trading
b) Liberec, sklad Doubí
České mládeže

Datum nakládky zboží : 28.- 29.2.1996

Popis a cena zboží :

Popis	Počet párů	Cena v USD
1. Dámské sportovní	912	7.815,84
2. Pánské sportovní	1.464	12.912,48
3. Dětské boty	1.968	3.542,40
4. Letní boty	7.392	8.500,80
5. Dámské mokasíny	576	3.778,56
6. Pánské mokasíny	996	6.912,24
7. Pánské kožené	1.788	26.069,04
CELKOVÁ HODNOTA ZBOŽÍ		69.531,04

Při jednáních mezi oběma partnery bylo dohodnuto, že kontrakt proběhne podle obchodní parity CIF (Cost - Insurance - Freight).

Povinnosti prodávajícího - firmy A.V.S. Trading - podle parity CIF :

Dodání zboží podle smlouvy : Prodávající má povinnost dodat zboží a faktury podle kupní smlouvy a další dokumenty požadované v kupní smlouvě.

Licence, povolení a formality : Obstarat na vlastní náklady vývozní licenci nebo jiné úřední povolení a vyřídit veškeré celní formality potřebné pro vývoz zboží.

Přepravní smlouva a pojištění : Na vlastní náklady uzavřít smlouvu o přepravě zboží do ujednaného přístavu určení námořní lodí (smlouvu uzavřel s Čechofrachtem). Obstarat na vlastní náklady pojištění zboží jak bylo dohodnuto ve smlouvě opravňující kupujícího uplatňovat nároky přímo u pojišťovny a předat kupujícímu pojistku nebo jiný důkaz o pojistném krytí (zde provedl pojištění Čechofracht).

Dodání : Prodávající má povinnost dodat zboží na palubu lodi v ujednaném přístavu nalodění (Bremerhaven) k stanovenému datu či ve stanovené lhůtě.

Přechod nebezpečí : Prodávající nese všechna nebezpečí ztráty či poškození zboží do doby, kdy zboží přešlo zábradlí lodi v přístavu nalodění.

Rozdělení nákladů : Prodávající je povinen zaplatit všechny náklady spojené se zbožím do doby jeho dodání na palubu lodi, námořní dopravné, náklady na nakládku zboží, náklady na vykládku zboží v přístavu určení. Dále musí zaplatit náklady za celní formality potřebné pro vývoz, jako i veškeré clo, daně a jiné úřední poplatky potřebné při vývozu.

povinnosti kupujícího - RADHAKRISHIN TRADING - podle parity CIF :

Placení ceny : Kupující má povinnost zaplatit cenu stanovenou v kupní smlouvě.

Licence, povolení a formality : Obstarat na vlastní náklady veškeré dovozní licence nebo jiná úřední povolení a vyřídit veškeré celní formality pro dovoz zboží.

Přepravní smlouva : Žádné povinnosti.

Převzetí zboží : Převzít zboží od dopravce v přístavu určení.

Přechod nebezpečí : Nést všechna nebezpečí ztráty nebo poškození zboží od okamžiku, kdy zboží přešlo zábradlí lodi v přístavu nalodění.

Rozdělení nákladů : Zaplatit veškeré clo, daně a jiné úřední poplatky, jako i náklady spojené s vyřízením celních formalit placené při dovozu zboží.

TECHNIKA ZPRACOVÁNÍ OBCHODNÍHO PŘÍPADU

1) Dne 12.2.1996 obdržel Čechofracht v Liberci objednávku od jablonecké firmy A.V.S. Trading, spol. s r.o. na dopravu jejího zboží z Jablonce nad Nisou a Liberce do Dubaje. Součástí objednávky je i žádost o cenovou kalkulaci dopravy. Dále jsou zde uvedeny předběžné údaje o váze a objemu zboží.

... příloha č.1

2) 19.2. je objednán u oddělení kamionové dopravy Čechofrachtu kamion pro odvoz jednoho 40' kontejneru do Bremerhaven. Termín přistavení k nakládce určen.

... příloha č.2

3) Téhož dne je objednáno u pražské pobočky rejdařské společnosti P&O Containers zaknihování místa pro kontejner na lodi z Bremerhavenu

- 4) 20.2. potvrzuje P&O Containers zaknihování kontejneru na lodi Leise Maersk, odjezd z Bremerhaven 5.3. Zároveň bylo objednáno uvolnění kontejneru na kontejnerovém depu firmy Metrans pod referencí 5278003.

... příloha č.3

- 5) Čechofracht potvrzuje faxem z téhož dne firmě A.V.S. Trading přistavení kontejneru k nakládce ve dnech 28.- 29.2., SPZ kamionu bude sdělen později telefonicky. Zároveň je potvrzeno zaknihování lodního prostoru pro kontejner.

... příloha č.4

- 6) 21.2. zasílá A.V.S. Trading Čechofrachtu fax s uvedením dalších údajů pro vývoz - objem nákladu, brutto váha a cena v USD. Zároveň prosí o pojištění zboží a celní projednání vývozu (povinnost prodávajícího vyplývající z dodací podmínky CIF). Jako přílohu posílá několik vyhotovení zahraniční faktury, tuzemské faktury a balícího listu.

... příloha č.5

- 7) Pro řidiče kamionu vystaví Čechofracht mezinárodní nákladní list CMR, který obsahuje všechny důležité údaje o zboží a doklad o proclení.

... příloha č.6

Přílohou k CMR je balící list

... příloha č.7

tuzemská faktura

... příloha č.8

zahraniční faktura

... příloha č.9

- 8) 28.2. potvrzuje depo Metrans Praha uvolnění kontejneru číslo POCU 103620-5 na kamionu SPZ PI 85 - 65.

... příloha č.10

- 9) Téhož dne oznamuje Čechofracht naložení a expedici kontejneru rejdařovi (P&O Containers).

... příloha č.11

- 10) 29.2. je pojišťovací oddělení Čechofrachtu požádáno o pojištění daného kontejneru.

... příloha č.12

Zboží je následně pojištěno u České pojišťovny proti rizikům - t.j. proti poškození, válečnému nebezpečí, torpédům, minám a stávkám v přístavech. Jako doklad o pojištění je vydán dokument o pojištění - *Insurance policy*.

... příloha č.13

- 11) Čechofracht vypracuje podle objednávky matrici konosamentu a zašle ji P&O Containers k vydání originálů konosamentu.

... příloha č.14

- 12) P&O Containers v Praze vydají originály a kopie konosamentu.

... příloha č.15

Spolu s konosamenty zasílají P&O Containers Čechofrachtu fakturu za svoje služby. Fakturovaná cena zahrnuje námořní přepravné, přírážky k sazbám přepravného a překladné kontejneru v přístavu. Ze sazby námořného spolu s přírážkami je sražena *speditérská odměna* Čechofrachtu za to, že použil služby P&O Containers. Sračka speditérské odměny činí 2,5% z celkového námořného. Celková fakturovaná cena je USD 2.396,-.

... příloha č.16

- 13) Čechofracht dále vystavuje firmě A.V.S. Trading fakturu za svoje služby. Faktura obsahuje cenu přepravného z Liberce a Jablonce do Dubaje, pojištění zboží a ziskovou marži Čechofrachtu. Faktura je splatná 15.3.1996 na konto Čechofrachtu v Komerční bance v Jablonci nad Nisou.

... příloha č.17

- 14) Posledním dokumentem je vnitřní faktura Čechofrachtu fakturující cenu za přepravu kontejneru kamionem do Bremerhavenu. Částka za tuto dopravu činila Kč 21.480,-.

... příloha č.18

KALKULACE OBCHODNÍHO PŘÍPADU

1. KALKULACE REJDAŘE - P&O CONTAINERS :

NÁMOŘNÍ NÁKLADY :

Sea freight

(Čisté námořní přepravné) USD 2.100,00

Currency adjustment factor

(Měnová přírážka)

= 7% z čistého námořního přepravného USD 147,00

TOTAL SEA FREIGHT

(Celkové námořní přepravné) USD 2.247,00

NÁKLADY V PŘÍSTAVU :

Terminal handling charge

(Překladné kontejneru v Bhv) USD 206,00

Agents comission

(Speditérská odměna pro Čechofracht)

= 2,5% z celkového námořního přepravného .. USD - 56,18

TOTAL DUE

(Celková fakturovaná částka) USD 2.396,80

Při kurzu 27,2 Kč za 1 USD činí celková fakturovaná částka
rejdařem Čechofrachtu

..... 65.193,- Kč

2. KALKULACE SPEDITÉRA - ČECHOFRACHTU :

Sazba přepravného

(Jablonec + Liberec - Dubai) Kč 98.533,00

Pojištění zboží Kč 9.845,00

CELKEM FAKTUROVÁNO Kč 108.378,00

3. VÝPOČET ZISKOVÉ MARŽE ČECHOFRACHTU :

NÁKLADY : *Služby rejdaře* Kč 65.193,00

Doprava kamionem Kč 21.480,00

Pojištění zboží Kč 9.845,00

Náklady celkem Kč 96.518,00

VÝNOSY : *Fakturovaná cena* Kč 108.378,00

ZISK : 108.378,00 - 96.518,00 = Kč 11.860,00

ZISKOVÁ MARŽE = 11%

ZHODNOCENÍ OBCHODNÍHO PŘÍPADU

Z hlediska Čechofrachtu byl tento obchodní případ velice úspěšný. Samozřejmě za předpokladu, že jablonecká firma A.V.S. Trading zaplatila za poskytnuté služby včas, nebo že vůbec zaplatila (nedobytné pohledávky či pohledávky po lhůtě splatnosti jsou velkým problémem Čechofrachtu). Úspěšnost tkví v dosažené ziskové marži, která činí přibližně 11%. V dnešní době, kdy je celosvětově ve spedičních službách obrovská konkurence, je dosažení takového zisku skoro nemožné. V České republice se marže spedičních firem pohybují v průměru kolem 3%, maximálně však 5%. Marže 10 a více procent je tedy naprosto neobvyklá.

Takovýto velký zisk dosáhl Čechofracht na tomto obchodním případě zřejmě ze tří možných důvodů :

- 1) Zákazník - firma A.V.S. Trading se pravděpodobně obrátila s důvěrou přímo na Čechofracht a blíže nezkontrolovala nabídky konkurenčních spedičních firem v libereckém regionu. Protože jinak by firma jistě našla řadu mnohem levnějších, zaběhnutých a rovněž spolehlivých speditérů.
- 2) Firma A.V.S. Trading již dříve využila či využívala služby Čechofrachtu a byla s nimi spokojena. Nechtěla tedy riskovat případnou nespolehlivost jiné spediční firmy.
- 3) Při zpracovávání tohoto obchodního případu obešel Čechofracht služby přístavního speditéra, který obvykle provádí spediční odbavení zboží v přístavu nakládky. Místo toho jednal přímo s rejdařem - P&O Containers . Nemusel se tedy dělit o zisk s přístavním speditérem.

Ne každý obchodní případ Čechofrachtu je však tak úspěšný. V důsledku konkurenčního podbízení nižších a nižších sazeb zákazníkovi se stává, že na některých jednokontejnerových zásilkách má Čechofracht zisk třeba jenom 500 Kč. Takovéto nízké marže jsou pro ekonomickou situaci firmy velice nepříznivé, protože profinancovat obchodní případ je finančně náročné. Čechofracht musí zaplatit za služby rejdaři, silničnímu dopravci či nalodovacímu speditérovi včas, jinak by si vytvořil špatnou pověst. Platba od zákazníka přijde ovšem v nejlepším případě za dva týdny.

8. ZÁVĚR : NEJNOVĚJŠÍ TRENDY A BUDOUCNOST MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVY – KOMBINOVANÁ DOPRAVA

8.1. Nástup kombinované dopravy

Jestliže není exportér nebo importér schopen přepravit své zboží sám, musí využít služby přepravce – uzavřít s přepravcem kontrakt o dopravě svého zboží. Dříve byl tradičně uzavírán zvláštní kontrakt na přepravu různými typy dopravy (po moři, po železnici, po silnici, vzduchem). Rozvoj kontejnerizace v mezinárodním obchodě znamenal významné zjednodušení použití více typů dopravy pro přepravu jedné záсылky. Z přepravců se tak začali stávat *operátoři (provozovatelé) kombinované dopravy*.

Konvence Spojených národů o mezinárodní kombinované dopravě zboží – *Multimodal Transport Convention* – definuje kombinovanou dopravu jako

... přepravu zboží nejméně dvěma různými typy dopravy na bázi kombinovaného přepravního kontraktu z místa, kde je zboží vzato do péče operátora kombinované dopravy, do místa určení umístěného v jiné zemi.

Operátor kombinované dopravy : Podle definice Multimodal Transport Convention je operátor kombinované dopravy – *Multimodal transport operator (MTO)* :

... jakákoliv osoba, která vlastním jménem, nebo přes jinou osobu jednající na svůj účet, uzavře kontrakt o kombinované přepravě, a která jedná jako hlavní osoba, ne jako agent nebo na účet odesílatele zboží nebo dopravce účastnícího se kombinované přepravy, a která přejímá odpovědnost za provedení kontraktu.

Existuje i jednodušší definice – MTO je kdokoliv, kdo zprostředkuje mezinárodní přepravu zboží s použitím více než jednoho typu dopravy, kdo vydá jeden dokument na celou délku přepravy a kdo je také za celou přepravu zodpovědný.

Existují dva základní druhy operátorů kombinované dopravy :

1) Vessel Operating Multimodal Transport Operators (VO - MTOs) :

Díky masové kontejnerizaci nyní mnoho rejdařů rozšiřuje svoje služby i na pozemní přepravu a dokonce přepravu vzduchem. Takováto kombinace typů dopravy kvalifikuje rejdaře jako operátory kombinované dopravy. Obvykle nevlastní silniční, železniční ani vzdušné dopravní prostředky, ale nabízejí tyto druhy dopravy jako subkontraktor s takovýmito přepravci.

2) Non-Vessel Operating Multimodal Transport Operators (NVO-MTOs) :

Jiní operátoři než vlastníci lodí mohou též zprostředkovat přepravu zboží "od dveří ke dveřím" více druhy dopravy. Místo subkontrahování pozemních či leteckých prostředků mohou subkontrahovat námořní lodě. Tyto typy MTOs často vlastní jenom jeden druh dopravního prostředku - např. kamiony, vlaky či letadla. Existují ale i takoví MTOs, kteří ani jeden druh dopravního prostředku nevlastní. Mezi takové patří např. zahraniční zasilatelé - speditéři.

Nástup kombinované dopravy znamenal v mezinárodní přepravě zboží obrovský pokrok. Díky ní dochází k zefektivnění dopravních řetězců, snižování přepravních nákladů, zkracování tranzitních časů a nespornému zjednodušení mezinárodní výměny zboží. Obchodníci při dovozu či vývozu svého zboží do/ze zaoceánských relací se dnes nemusejí obracet na několik přepravců, ale pouze na jednoho - na operátora kombinované dopravy, který zabezpečí celý dopravní řetězec s více druhy dopravy.

Spolu s nástupem kombinované dopravy došlo i ke změnám v klasických dopravních dokumentech, jako jsou např. konosamenty. Došlo k rozvoji multimodálních dokumentů - dokumentů o kombinované přepravě.

8.2. Proměny konosamentu - nástup dokumentů o kombinované dopravě

8.2.1. Nevýhody klasického konosamentu :

Pouze s několika málo výjimkami je konosament používán pouze pro námořní dopravu. Důvodem je to, že letecká, silniční či železniční doprava je příliš rychlá na to, aby odpovídala pomalé proceduře vydávání konosamentu. Trvá spoustu času než listinný dokument projde rukama celníků, bank nebo speditérů, aby dosáhl místa určení pro vydání zboží. Poštovní služby také nejsou dostatečně rychlé, aby dokumenty stihly příjezd zboží. Navíc je zde nebezpečí, že se dokumenty potřebné pro vydání zboží ztratí. Toto vysvětluje běžnou praxi vydávání více než jednoho originálu konosamentu.

Od té doby, co se tranzitní časy pro zaoceánskou přepravu zboží zkracují, stává se velice často, že loď připluje ještě předtím, než přístav určení dostihne originál konosamentu. Ačkoli v takovýchto situacích požaduje většina národních námořních zákonů po rejdaři, aby zboží uschoval do doby, než se objeví konosament, je tato praxe často příliš komplikovaná a v některých případech i zcela nemožná. Z tohoto důvodu je zboží často dopraveno osobě jmenované jako příjemce, která prohlásí, že konosament je již na cestě, a brzy přijde do jejích rukou. Ve většině případů pak rejdaři požadují bankovní záruky, které je zabezpečí pro případ, že by se ukázalo, že zboží bylo vydáno nesprávné osobě. Toto je další nevýhoda systému konosamentů.

Další ze závažných nedostatků je následující. Podle většiny národních zákonů byl konosament také uznán jako představitel právního nároku na zboží. To znamená, že jestliže např. prodávající zbankrotuje po postoupení konosamentu kupujícímu, je potom kupující vlastnící konosament účinně chráněn proti věřitelům prodejce, ačkoliv ještě třeba zboží nezaplatil.

8.2.2. Nástup multimodálních dokumentů :

Kvůli výše uvedeným nedostatkům systému konosamentů není přehnané říci, že se dnes doprava nachází v jakési "krizi konosamentu." Tento fakt urychlil další přirozený vývoj v současné éře elektronické a počítačové techniky. Zatímco by tradičně byl listinný dokument nezbytný pro uchování důležitých informací, může být dnes pro tento účel použita počítačová technika. Díky tomu je dnes možné přenést informaci přes oceán v méně než jedné sekundě.

V dnešní době, s ohledem na dopravní dokumentaci, je starý systém konosamentů nahrazován jinými dokumentárními procedurami. Prvním krokem ve vývoji je výměna klasických konosamentů za přepravní dokumenty jiné povahy - za neprodejné a nepřevoditelné dokumenty pro leteckou, silniční, železniční a námořní přepravu. Tyto dokumenty jsou nazývány *liner waybills*, *sea waybills*, *ocean waybills*, *cargo quay receipts* nebo *data freight receipts*. Takovéto dokumenty, odlišné od klasického konosamentu, mají tu výhodu, že v místě určení není potřeba žádného listinného dokumentu pro vydání zboží.

Dokumenty o kombinované dopravě existují samozřejmě i v listinné, obchodovatelné a převoditelné formě.

Krizí konosamentu jeho éra pomalu odchází a je nahrazován multimodálním dokumentem, který pokrývá svou působností celou cestu zboží z místa nakládky do místa určení, za použití různých druhů dopravy.

8.3. Budoucnost kombinované dopravy

Kombinovaná doprava se rapidně rozvíjí. Dnes již operátoři kombinované dopravy nepřebírají pouze plnou zodpovědnost za zákazníkovo zboží. Dnes se již kombinovaná doprava v rámci řízení *just - in - time* začíná vyvíjet do systému tzv. *totální distribuce* nebo *fyzické distribuce* a z některých operátorů kombinované dopravy vznikají TDO (*total distribution operators*) - operátoři totální distribuce.

Tito TDO pracují v úzkém partnerství se svým zákazníkem - partnerem (může to být výrobce, dovozce, vývozce, ...). Totální distribuční operátor může kromě poskytování dopravních služeb také analyzovat zákaznickovy logistické potřeby, poté navrhnout systémy k jejich uspokojení, a poskytovat vysoce sofistikované, na zákazníka zaměřené služby. Navíc může zákazník delegovat na svého partnera - totálního distribučního operátora mnohé další úkoly, jako je skladování, balení zboží, výstupní kontrola, řízení zásob, atd.

Právě v řízení zásob se otevírají nové možnosti pro totální dopravní operátory. Jejich úkolem bude úzce spolupracovat s výrobcí s cílem zlepšit kontrolu zásob, plánovat výrobu a získávání zdrojů v různých zemích, a konečně distribuovat finální produkty.

Zákazník a totální distribuční operátor plánují společně služby, ale TDO je řídí a bere na sebe plnou zodpovědnost za jejich uskutečnění. Všechny náklady jsou mezi partnery rozloženy, takže oba buď sdílejí zvyšující se produktivitu, nebo společně hledají zlepšující řešení.

Kombinovaná doprava, dnes již vysoce rozvinutá, se nevyhne ani našim speditérům. Proto bude v blízké budoucnosti nutností, aby se i Čechofracht přizpůsobil konkurentům ze západní Evropy a začal služby kombinované přepravy nabízet. Přerod mezinárodních zasílatelů na logisticky zaměřené totální distribuční operátory bude zřejmě úkolem pro mnoho spedičních firem, které budou chtít rozšířit škálu svých služeb, a tím i svoji konkurenceschopnost.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. Janatka, Hádl, Strnad : *Vývozní a dovozní obchodní případ*,
1. a 2. díl, ČSOPK, Praha 1991
2. Marvanová, Houda a kol. : *Platební styk*, Brno 1993
3. Černošlávková a kol. : *Základy zahraničního obchodu*, Praha 1988
4. Šubert, M. : *Námořní doprava*, Praha 1994
5. ČSOPK : *Incoterms 1990*, Praha 1991
6. Port of Hamburg : č. 1/1994
7. Port of Hamburg : č. 4/1994
8. UNCTAD : *Multimodal transport*, Ženeva 1990
9. United Nations : *United Nations Convention on International Multimodal Transport*, New York 1981
10. International Chamber of Commerce : *Combined transport document*, Paříž 1988
11. UNCTAD : *Multiomodal Transport Newsletter*, Ženeva 1990
12. UNCTAD : *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules)*, Ženeva 1978

SEZNAM PŘÍLOH

příloha č.1 - příloha č.18 : *obchodní případ (viz. 7.4.)*

příloha č.19 : *konosament společnosti MSC - Mediterranean Shipping Company*

příloha č.20 : *konosament společnosti United Arab Shipping*

příloha č.21 : *Sea - Waybill společnosti Maersk*

příloha č.22 : *doložka o stáří lodi vydaná Čechofrachtem*

příloha č.23 : *izraelská doložka vydaná rejdařem*

příloha č.24 : *izraelská doložka vydaná Čechofrachtem*

Příloha č.1

186 72026

A.V.S. Trading spol. s r. o.Podhorská 111, 466 01 Jablonec n N, Czech Republic
Liberecká 1457

Česká republika a.s.

p. Pavel - 14

U Mlýna 10

466 01 Liberec

Jablonec n N 16.2.1996

Naše značka

Vaše značka

Věc

Objednávka

Objednáváme u Vás dopravu zboží (40" rozteč) - stavební materiál (cca 67 m3) z Jablonce nad Nisou - DURAI U.A.E.

Místo nakládky : a) Jablonec nad Nisou, *boty*
adresa: Liberecká 1457 (sklad firmy A.V.S. Trading)b) Liberec,
adresa: České mládeže (sklad české republiky a.s.)

Termín nakládky : 28. - 29.2.1996

Adresa příjemce : firma RADHAKRISHN INTERNATIONAL COMPANY

P.O. BOX 6490

DURAI U.A.E.

tel. 26 61 20

fax 25 48 03

Objednavatel se zavazuje uhradit dopravu

Prosíme Vás o cenovou kalkulaci dopravy. Příjemce zboží bude doručíme do 23.2.1996.

S pozdravem

A.V.S. Trading s r o

Liberec - 1457

466 01 Jablonec nad Nisou

tel. 0428 88125

DIČ 145701457

Vlastní Podpis

Telefon

08125

K B JABLONEC - N

TEL: 0042 0428 88125

FAX: 0042 0428 88125, Číslo účtu: 1242 21 1 1

Číslo: 602 779 21

HČ: 187-602 779 21

Početik: rajské Ústí nad Labem

Sklad

číslo: 23

466 01 Jablonec nad Nisou

tel. 0428 88125

SDĚLENÍ pro

P. Karásek

Příloha č.2

DATE

Objednávka kontejneru

19.2.

Relace: Dubai

Via: Bkr

Zak.: A.V.S.

Naše zak.: 186/42026

Druh zboží: brky

Počet/typ TC: 1x40'

Váha cca: tun

Termín přistavení: 28. - 29.2.

Určení: Bkr, CT1

Místo přistavení: ① Jablonec n. L., Giberech 1457
(shled A.V.S.)

Poznámky:

② Ofd Giberech - Doud'

dipo Mikraus

P+O, rif. dodatečně

R ✓

P&O Containers



P&O Containers Europe GmbH - Dělnická 12 - 170 04 Praha 7

CECHOFRACHT LIBEREC
PANI HOVORKOVA

Příloha č.3

- ☐ gemäß telefonischer Rücksprache
as per telephone call
- ☐ in Erledigung Ihres Schreibens
in reply to your letter
- ☐ mit der Bitte um direkte Erledigung
with request for settlement
- ☐ mit der Bitte um Rückäußerung
your comments requested
- ☐ mit der Bitte um Rückgabe an
please return to
- ☐ mit Dank zurück
returned with compliments
- ☐ zum Verbleib
for your file
- ☐ erbitte Ihren Anruf
please call back

Ihr Zeichen
your ref.

Ihre Nachricht vom
your letter of

Ihrer Zeichen
our ref.

Datum
date

20.02.1996

Bemerkungen/remarks,

VASE REF. 186/72026 - 1X40FT GP OBUV DO DUBAI

SHORA UVEDENY KONT. BYL ZAKNIHOVAN NA MV LEISE MAERSK VOY TO4133

ETS BREMERHAVEN 05.03.1996. UVOLNENI KONT. NA DEPU METRANS POD

KNIH. REF. 5 2 7 8 0 0 3.

DEKUJI A ZDRAVI

R.UHLIROVA

P&O Containers Europe GmbH

Dělnická 12 - 170 04 Praha 7

Telefon 02-66710858, 66793 501 - Telex 121860 - Telefax 02-66710195

Niederwies: Hamburg, Berlin, Bremen, Bremerhaven, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, München, Nürnberg, Warschau

Geschäftsführer Barry M. V. Williams - Michael Klein - David Chenery - K.-P. Harth

Sitz der Gesellschaft ist Hamburg - eingetragen beim Amtsgericht Hamburg, HR B 37641

Příloha č.4

20 FEB 96 13:05H

MSG DELIVERED 0974/001 DEL

UID-03 77 FAX-B : 042888125+

042888125

042 48 421709E

MESSAGE NUMBER - 038116

LOGNAME: hovorka

^10

TEL. 42 48 5239 111

PRO/TO: A.V.S. TRADING

FAX. 42 48 5101239, 5101205

PAN V. POUR

TELEX. 184416, 184399

VEC: 186/72026 - 1X40' KONTEJNER, DUBAI

VAZENY PANE POURE.

DEKUJEME VAM ZA VASI OBJEDNAVKU A SDĚLUJEME, ŽE VYŠE UVEDENÝ KONTEJNER BUDE PŘISTAVEN K NAKLADCE VE DNECH 28-29/2, ČÍSLO PODVOZKU SDĚLÍME TELEFONICKY.

KONTEJNER JE KNIHOVAN PRO LODĚNÍ 5/3/96, M/S "LEISE MAERSK", PŘEDPOKLADANÉ ETA DUBAI JE 22/3.

S POZDRAVEM
ZDENA HOVORKOVA

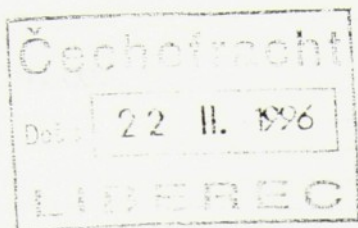
042888125
042 48 421709E
0022 LINES SENT

A.V.S. Trading s.r.o.

A.V.S. Trading spol. s r. o.

Podhorská 111, 466 01 Jablonec n. N., Czech Republic
Liberecká 1457

Příloha č.5



ČECHOFRACHT a.s.
p. Hovorková

U Nisy 6a
460 01 Liberec

Jablonec n. N. 21.2.1996

Název značky

Vaše značka

Vážená paní Hovorková,

děkuji za zprávu a zasíláme Vám další podklady pro vývoz zboží:

objem nákladu : cca 55 m³
váha brutto : cca 7.234 kg
cena US DOLAR : 69.531,36

Prosíme Vás o pojištění zboží a celní projednání vývozu s tím, že u položky č. 7 pánské kožené boty bude z celkového množství 588 párů vývoz a 1.200 párů vrácené zboží z celního skladu Čechofracht (kontejner MLCU - 2978791).

Děkuji za spolupráci

Příl.

5x zahraniční faktura
5x balící list
2x tuzemská faktura

A.V.S. Trading s.r.o.
Liberecká 1457
466 01 Jablonec nad Nisou
tel./fax: (0428) 88125
DIČ: 187-60277921 IČO: 602 77 921

Vladimír Pouř
jednatel

IČO: 602 779 21

DIČ: 187-602 779 21

Podnik. rejstřík Ústí nad Labem
(oddíl vložka C 6474)

Sklad:

Svárov 22

463 03 Stráž nad Nisou

Tel.: 048 814 19

TEL.: 0042 0428 88125 K. B. JABLONEC n. N.
FAX: 0042 0428 88125 Číslo účtu: 129 222 0287/0100

1 Odesílatel (jméno, adresa, země)
Absender (Name, Adresse, Land)
ČECHOFRACHT AS
U NISY 6/A
461 76 LIBEREC
CZECH REPUBLIC

2 Příjemce (jméno, adresa, země)
Empfänger (Name, Adresse, Land)
P + O SHIPPING CO.
HAMBURG

3 Místo vykládky zboží
Ausladestelle des Gutes
Místo / Ort **BREMERHAVEN, CT 1**
Země / Land **BRD**

4 Místo a datum naložení zboží
Einladestelle des Gutes und Datum
Místo / Ort **JABLONEC N/N, LIBEREC**
Země / Land **CZECH REPUBLIC**

5 Příložené doklady
Beiliegende Dokumente
1X JCD, + 1X TCP
2X FAKTURA

MEZINÁRODNÍ FRACHTBRIEF Nr. 03 D * 417885

Tato přeprava podléhá i pokud bylo ujednáno jinak podmínkám a přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR)
Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)

16 Dopravce (jméno, adresa, země)
Frachtführer (Name, Adresse, Land)
Autodoprava Lusk Václav
Lesnická 148 Písek

17 Další dopravci (jméno, adresa, země)
Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)

18 Výhrady a poznámky dopravce
Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers

6	7	8	9	10	11	12
Signo a číslo Zeichen und Nr.	Počet kolí Anzahl der Kolli	Druh obalu Art der Verpackung	Označení zboží Bezeichnung des Gutes	Statistické číslo Statistische Nr.	Hr. váha v kg Bttagewicht kg	Objem m³ Umfang m³
FREE LOADED						
	697 KRT.		SCHUHE		7.234,-	
1X40' CONT. NO.: POCU 103620-5						
Třída Klasse	Číslo Nummer	Písmeno Buchstabe	(ADR)			

13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formalitní)
Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)
GEBUCHT FÜR M/S LEISE MAERS" AM 5/3/96
REF. 5278003

19 K tíži:
Zu zahlen vom
odesílatel
Absender
měna / Währung
příjemce
Empfänger

Dopravné-Fracht			
Slavy			
Ermäßigungen			
Saldo-Saldo			
Dodat. výlohy			
Zuschlagkosten			
Jiné výlohy			
Sonstige Kosten			
Různé-Verschied.			
Celkem k placení			
Insgesamt zu bezahl.			

14 Dobírka
Nachnahme

15 Pokyny ohledně placení dopravného
Anweisungen über die Frachtkverrechnung
Vyplocené / Frei **BREMERHAVEN**
Navyplocené / Unfrei **LIBEREC**

21 Vystaveno v / Ausgefertigt in **LIBEREC** dne / am **27.2.** 19 **96**

22 **ČECHOFRACHT**
Shipping and International
Forwarding Joint Stock Co.
Commercial Group LIBEREC
Podpis a razítka dopravce
Unterschrift und Stempel des Frachtführers

20 Zvláštní ujednání
Besondere Vereinbarungen

23 Podpis a razítka příjemce
Unterschrift und Stempel des Empfängers

24 Zboží obdržel
Gut empfangen
dne / Datum
am / Datum

25 SPZ vozidla / tažáče
PI 85-65

26 Užitkové zatížení
užitečné zatížení

27 Číslo DZVV

28 Číslo listu

29 Hraniční přechody

30 Veškeré průvodní doklady

31 Různé

CMR

Potvrzení o odevzdání celního originálního dokladu:
Zolltransitdokument empfangen

CLO
96-02-27-5
LIBEREC
1068

1x 10/243

PACKING LIST - INVOICE 001/ 96

DATE 26.2.1996

CONSIGNEE
 RADHAKRISHIN TRADING CO.
 P.O. BOX 6490
 DEIRA , DUBAI
 U. A. E .
 Tel : 265 981, 266 120

A. V. S TRADING CO LTD
 Liberecká 1457
 Jablonec nad Nisou
 466 01
 ČR
 Tel : 88 129 , 88125

CARRIER
 LEISE MAERSK

FROM
 Jablonec

DATE OF DEPERTURE
 29.2.1996

PORT OF DISCHARGE
 H A M B U R K

CTN NO.	DESCRIPTION OF GOODS	TOTAL CART	DOZS/ CART
1 - 38	BALANCE 31927- 3	38	24 P.
39 - 99	BALANCE 31917 - 2 - 3	61	24 P.
100 - 263	CHILDERN CANAVAS SHOES TOPKIKI	164	12 P.
264 - 417	SLIPPER HAWAI	154	48 P.
418 - 465	LADIES RODI 204	48	12 P.
466 - 548	LADIES RODI 206	83	12 P.
549 - 697	MEN'S SHOES PAOLO	149	12 P.
		697	

A.V.S. Trading s.r.o.
 Liberecká 1457
 466 01 Jablonec nad Nisou
 tel./fax: (0428) 88125
 DIČ: 187-60277921 IČO: 602 77 921

FAKTURA - DANOVÝ DOKLAD: 2/96 (dodaci list: 1/21-02-96)

DODAVATEL:

A.V.S. Trading s.r.o.
(valkoobchod) Liberecká 1457
466 01 Jablonec nad Nisou
tel./fax: (0428) 88125
DTC: 187-60277921 IČO: 602 77 921

Tel: 0428/88125,88129 Fax: 0428/88125

Číslo účtu : 107050729/5100
Bank.spojnení: IPB Jablonec n.N.

ICD: 46710574 DID: 187-4671057-

DOBERATEL:

RADHAKRISHIN TRADING CO
P.O.BOX 6490
DUBAI U.A.E.

ICD: 66666666 DID:

Konstantní symbol : 0008
Datum uskutočnění : 21.02.1996
Datum odeslání dokladu : 21.02.1996
Datum vystavení dokladu : 21.02.1996

Forma úhrady : BANK.PŘEVODEM
Platební podmínky : S DANI
Datum splatnosti : 06.03.1996

Číslo	Název zboží	Saz.	Jedn.	MNOŽSTVÍ	PC bez DPH	DPH celkem	C A S T K A
007.AV.01	JOB.OB.BALANCE 31927-S	22%	ks	912	230,-	46.147,20	255.907,20
008.AV.01	JOB.OB.BALANCE 31917-2-S	22%	ks	1.464	240,-	77.299,20	428.659,20
023.AV.01	TEXTIL TOPKIKI	22%	ks	1.968	58,90	25.501,34	141.416,54
049.AV.01	HAWAI 39-44	22%	ks	7.392	30,-	48.787,20	270.547,20
068.AV.01	DAMS.PLAT.RODI 204	22%	ks	576	224,30	28.423,30	157.620,10
069.AV.01	DAMS.PLAT.RODI 206	22%	ks	996	257,-	56.313,84	312.285,84
030.AV.01	PAN.MOKASINA PAOLO 5493-215	22%	ks	108	517,-	12.283,92	68.119,92
074.AV.01	PAN.MOKASINA PAOLO 8-027-141	22%	ks	144	517,-	16.378,56	90.826,56
035.AV.01	PAN.MOKASINA PAOLO 5300-008	22%	ks	156	517,-	17.743,44	98.395,44
032.AV.01	PAN.MOKASINA PAOLO 5173-77	22%	ks	96	517,-	10.919,04	60.551,04
031.AV.01	PAN.MOKASINA PAOLO 5284-916	22%	ks	64	517,-	9.554,16	50.982,16

CELKEM [Kč] : 1.587.960,- 349.351,20 1.937.311,20

22% : 1.587.960,- 349.351,20
5% : 0,- 0,-
0% : 0,- 0,-

CELKEM K ÚHRADĚ : 1.937.311,20

A.V.S. Trading s.r.o.
(valkoobchod) Liberecká 1457
466 01 Jablonec nad Nisou
tel./fax: (0428) 88125
DTC: 187-60277921 IČO: 602 77 921

POZNÁMKA: FAKTURA

POZOROVNĚNÍ: V případě neuhrazení v termínu Vám bude fakturována penalizace (dodavatelství uver) 0,50% z fakturované částky za každý započatý den prodlení ve smyslu kupní smlouvy a zákona o smluvních cenách.

Delujeme Vám za nákup a těšíme se na další spolupráci.

INVOICE 001 / 96 Příloha č.9

SUPPLIER

A.V.S. TRADING CO. LTD
CO.

Liberecká 1457

JABLONEC NAD NISOU

46601

TEL : 88129, 88125

CUSTOMER

RADHAKRISHIN TRADIG

P.O. BOX 6490

DEIRA DUBAI

U. A. E.

DATE : 26.2.1996

ITEM NO.	DESCRIPTION	QUANTITY PAIRS	UNIT PRICE PER PIECE	TOTAL
----------	-------------	-------------------	-------------------------	-------

1.	LAIDES SPORT SHOES BALANCE 31927-3	912	8,57	7815,84
----	---------------------------------------	-----	------	---------

2.	MEN'S SPORT SHOES BALANCE 31927-2-3	1464	8,82	12912,48
----	--	------	------	----------

3.	CHILDERN CANAVAS SHOES TOPKIKI	1968	1,8	3542,4
----	-----------------------------------	------	-----	--------

4.	SLIPPER HAWAI	7392	1,15	8500,8
----	---------------	------	------	--------

5.	LAIDES CANAVAS SHOES RODI 204	576	6,56	3778,56
----	----------------------------------	-----	------	---------

6.	LADIES CANAVAS SHOES RODI 206	996	6,94	6912,24
----	----------------------------------	-----	------	---------

7.	LEATHER MEN'S	1788	14,58	26069,04
----	---------------	------	-------	----------

TOTAL CIF VALUE TILL DUBAI

69531,36

TOTAL US DOLLARS SIXTYNINE THOUSAND FIVE HUNDERT THIRTYONE AND
THIRTY SIX CENT ONLY

DATE : 26.2.1996

A.V.S. Trading s.r.o.
Liberecká 1457
466 01 Jablonec nad Nisou
tel./fax: (0428) 88125
DIČ: 187-60277921 IČO: 602 77 921

Příloha č.10

28 FEB 96 08:53H

MSG DELIVERED 1650/001 DEL

UID-03 77 FAX-B : 0266710195+

+42266710195

042 48 421709E

MESSAGE NUMBER - 038526

LOGNAME: hovorka

^10

TEL. 42 48 5239 111

PRO/TO: P+O PRAHA

FAX. 42 48 5101239, 5101205

PANI RENATA UHLÍŘOVÁ

TELEX. 184416, 184399

VEC: 186/72026 - 1X40', CIF DUBAI, OBUV, REF. 5278006

1X40' KONTEJNER POCU 103620-5 BYL EXPEDOVAN 27/2

LKW PI 85-65 / UJB 953

NALOŽENO 697 KRT. / 7.234, - KG

S POZDRAVEM

ZDENA HOVORKOVÁ

+42266710195

042 48 421709E

0017 LINES SENT

Příloha č.11

FAXMESSAGE from: 42 2 67710624E to: 0485101239+

P01

28 FEB 96 07:58H

0748/001/03 STORED MESSAGE

42 2 67710624E

METRANS

PODLESKÁ 926 104 00 PRAHA 10



telef.: ++42/2/67710410 fax: ++42/2/67710624 telex: 122607

from : metrans praha

olína papajová

to : cechofracht liberec ref. 186

re : expedice kontejneru

vase zn.: 186/72026

pocet vk: 1x40'

rejdár : p+o

book no.: 5278003

číslo vk: pocu 103620-5

lkw/vg.: ujb 953, pi 85-65

odjezd : 27.02.96

zdraví

papajová

příloha č.12

29 FEB 96 13:52H

MSG DELIVERED 1797/001 DEL

UID-03 11 FAX-B : 0224226494+

+42224226494

042 48 421709E

MESSAGE NUMBER - 038659

LOGNAME: hovorka

^10

TEL. 42 48 5239 111

PRO/TO: CFT POJISTOVACI ODD

FAX. 42 48 5101239, 5101205

PANI LIŠKOVA

TELEX. 184416,184399

VEC: 186/72026 - 1X40' KONTEJNER POCU 103620-5, OBUV, DUBAI

Paní Lišková,

prosím o pojištění výše uvedeného kontejneru, který byl expedován
27/2 z Liberec do Bremerhaven a je určen k další přepravě 5/3 lodí,
konečný přístav určení je Dubai.

Dopravné Liberec - Dubai je 98.533,- Kč

Hodnota zboží - 69.531,36 USD, fakturu faxujeme

Prosím pojistit proti všem rizikům. Akreditiv není.

Děkuji, s pozdravem

Zdena Hovorková

+42224226494

042 48 421709E

0022 LINES SENT

The undersigned insurer insures Messrs:

Čechofracht a.s.
Praha

Příloha č.13

ČESKÁ POJIŠŤOVNA a.s.

PRAHA 1, Spálená 16

IK

INTERNATIONAL INSURANCE SECTION

114 00 PRAHA 1, Purkyňova 2, P. O. B. 841

CZECH REPUBLIC

Cable address: Stápoj Praha, Telex: 121112 CPOJ C

Phone (+42 2) 2405 1111, Fax: (+42 2) 2405 2200

186/72026

Ref.

INSURANCE POLICY No.

1520/V02/262/96

on following interest
on behalf of whom it may concern

This insurance policy has been issued in 2..... originals, all of the same tenor and date. By payment to the bearer of any of such originals the insurer is discharged from his liability under the policy.

Insured voyage: by

camion-steamer

Czech Republic - European port

Port of destination

Place of destination

Dubai

Marks and numbers

Description of goods number and kind of packages

Weight

Insured amount

LADIES AND MENS SHOES

1 x 40ft container

No. POCU 103620 - 5

USD 69.531,00

Scope of the insurance: According to General Insurance Conditions for the Insurance of Consignments in International Transit.

Special Conditions: This Insurance covers ALL RISKS according to the respective clause of the General Insurance Conditions, i. e. every loss of or damage to the goods, irrespective of percentage, during the whole insured voyage from warehouse to warehouse, the period of cover after discharge at final port being limited up to 60 days including delay if beyond control of the assured.

Including war risk, mines, torpedoes, strikes, riots, civil commotions and malicious damage as per current English "Institute War Clauses" and "Institute Strike Clauses" in force.

Notwithstanding the above mentioned the risks of war, mines, torpedoes, srcc and md are excluded

In the case of damage the average agent named hereunder has to be immediately applied to for survey:

Inchcape Shipping Services, (Maritime & Mercantile International L.L.C.), Lloyd's Agents, P.O.B. 70, Dubai, tel. (971)4258691

Claims payable by:

It is in the interest of the assured to take notice of the advices overleaf.

Praha, 27th February 1996

Place and date of issue

ČESKÁ POJIŠŤOVNA a.s.

INTERNATIONAL INSURANCE SECTION



ČECHOFRACHT AS
U NISY 6/A
461 76 LIBEREC
CZECH REPUBLIC

Příloha č.14

5278003

BLANK ENDORSED

RADHAKRISHIN TRADING CO.
P.O. BOX 6490
DEIRA, DUBAI
U. A. E.
TEL. 265981, 266120

BREMERHAVEN CY

LEISE MAERSK T04133

BREMERHAVEN

DUBAI CY

DUBAI

CONTAINER NO.:

SAID TO CONTAIN:

SAID TO WEIGHT:

1X40FT S.T.C.
POCU 103620-5

697 CARTONS OF SHOES

7.234,00 KOS

FREE LOADED

FREIGHT PREPAID

SHIPPER'S LOAD STOWAGE AND COUNT
CLEAN ON BOARD

P + O AGENCY IN DUBAI:

INCHCAPE SHIPPING SERVICES
P.O.BOX 70, DUBAI, U.A.E.
TEL: (9714) 282161/263079/228181
TELEX: 45425 GRAY EM
FAX: (9714) 228070

1 (ONE) 40FT CONTAINER

FCL / FCL

/3/ THREE

PRAGUE

Shipper

CZECHOSLOVAKIA AS
UNISY 6/A
461 76 LIBEREČ
CZECH REPUBLIC

Příloha č.15

B/L No.

Booking Ref.:

Shipper's Ref.:

42112420
5278003

Consigned to the order of

BLANK ENDORSED

P&O
Containers

Notify Party/Address (It is agreed that no responsibility shall attach to the Carrier or his Agents for failure to notify the party to whom the goods are consigned.)

RADHAKRISHN TRADING CO.

P.O. BOX 6490

DEIRA, DUBAI

U. A. E.

TEL. 265981, 266120

Place of Receipt (Applicable only when this document is used as a Combined Transport Bill of Lading)

BREMERHAVEN CY

Vessel and Voy. No.

LEISE MAERSK T04133

Place of Delivery (Applicable only when this document is used as a Combined Transport Bill of Lading)

Port of Loading

BREMERHAVEN

DUBAI CY

Port of Discharge

DUBAI

Marks and Nos; Container Nos;

Number and kind of Packages; description of Goods

Gross Weight (kg)

Measurement (cbm)

CONTAINER NO.:SAID TO CONTAIN:SAID TO WEIGHT1X40FT S.T.C.
POCU 103620-5

697 CARTONS OF SHOES

7.234,00 KGS

FREE LOADED

FREIGHT PREPAID

SHIPPER'S LOAD STOWAGE AND COUNT

ON BOARD

P + O AGENCY IN DUBAI:

INCHCAPE SHIPPING SERVICES

P.O. BOX 70, DUBAI, U.A.E.

TEL: (9714) 282161/263079/228181

TELEFAX: 45425 GRAY EM

FAX: (9714) 228070

SHIPPED ON BOARD

- 5. III. 96

P & O CONTAINERS

Prague

Above particulars as declared by Shipper, but not acknowledged by the Carrier (see clause 11)

* Total No. of Containers/Packages received by the Carrier

1 (ONE) 40FT CONTAINER

Movement

FCL / FCL

Freight and Charges (indicate whether prepaid or collect):

Origin Inland Haulage Charge...

Origin Terminal Handling/LCL Service Charge...

Ocean Freight...

Destination Terminal Handling/LCL Service Charge...

Destination Inland Haulage Charge...

Received by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in this box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. Before the Carrier arranges delivery of the Goods one original Bill of Lading, duly endorsed, must be surrendered by the Merchant to the Carrier at the Port of Discharge or at some other location acceptable to the Carrier. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the signing of this Bill of Lading by the Merchant.

Place and Date of Issue

PRAGUE

- 5. III. 96

/3/ THREE
Number of Original Bills of Lading

IN WITNESS of the contract herein contained the number of original Bills of Lading stated opposite has been issued, one of which being accomplished the other(s) to be void.

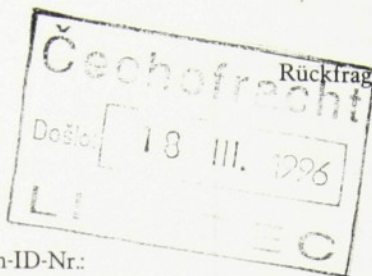
For P&O Containers Ltd as Carrier

COPY - NON NEGOTIABLE

Kunden-Nr.: K305208

Kunde: CECROFRACHT INTERN
U NISY 64
LIBEREC

Schiff: LEISE MAERSK
Reise/Fahrtgebiet: T04133 CONT/M.E. (ACMEL)
Ladehafen: BREMERHAVEN
Löschhafen: DUBAI
Abgangsdatum: DEF. 05 MAR 96



P&O CONTAINERS LIMITED
BRANCH GERMANY
AM SANDTORKAT 37
20457 HAMBURG
040-3686-01

Kunden-ID-Nr.:

186005609

CONTAINER AND CARGO DETAILS	WEIGHT IN KGS	MEAS. IN CBM	CHARGE DESCRIPTION	CHARGE DETAILS TARIFF CURRENCY RATE BASIS AND AMOUNT	AMOUNT US DOLLARS
--------------------------------	------------------	-----------------	--------------------	---	----------------------

POCU1036205 1 CONTAINER 1240FT CONTAINER STC 297 CARTONS OF SHOES	7234	45.000	SEA FREIGHT	USD 2100.00 CNTR	2100.00 2100.00
--	------	--------	-------------	------------------	-----------------

ACCUMULATED SEA FREIGHT - SUBTOTAL					2100.00 2100.00
CURRENCY ADJ FACTOR				USD 7.00% OF 2100.00	147.00 147.00

TOTAL SEA FREIGHT					2247.00 2247.00
-------------------	--	--	--	--	-----------------

EUROPEAN LAND

ORIG FCL TERMINAL HANDLING CH.	DM	300.00 CNTR	300.00 300.00
--------------------------------	----	-------------	---------------

EUROPEAN LAND - SUBTOTAL			206.00
--------------------------	--	--	--------

ANCILLARY

FWDG AGENTS COMMISSION (06%)	2.50%	56.18-	56.18
------------------------------	-------	--------	-------

ANCILLARY - SUBTOTAL			56.18
----------------------	--	--	-------

186/92 0126

0603 19

Čičkova

61

241 USD 2.153.13

Zahlung bitte an:

P&O Containers Limited

Branch Germany

20457 Hamburg • Postfach 110953

Telefon (0 40) 36 86 01 • Telefax (0 40) 36 86 - 10 11

Telex-Nr. GB 2438105 P&O CONTAINERS LIMITED

Verbindungen: BRANCH GERMANY

Verbindungs-Bank, Hamburg (BIC: 200120000) Konto-Nr. 16309007

SWIFT: BEGODE33

Zu überweisender Betrag

DM

USD

2396.95

TOTAL DUE (IN US DOLLARS) =

2396.95

Ablader:

Umrechnungskurs

CHECHOFRACHT 4.3.

BRANCH OFFICE LIBEREC

U NISY 64

46176 LIBEREC

USD = 1.455400 DM

Die Berechnung erfolgt nach
des jeweils gültigen Tarif
ständigen Frachtkonferenz.
Erfüllungsort und Gerichts-



STR.: 0530

IČO:00001066
DIČ:001-00001066
Účet číslo: 401 103/0300
ČSOB PRAHA**ČECHOFRACHT** - akciová společnost
pro námořní dopravu
a mezinárodní zasilatelství
Na Příkopě 8, 111 83 PRAHA 1

FAKTURA číslo

186602332

Druh výkonu: 974 742

Konst. symbol: 0300 0408

Zakázka Čechofrachtu a. s. 186 /72026

Dopravní zakázka zákazníka

Obchodní zakázka zákazníka

Příjemce

Příloha č.17

Pomoc. adresa

Příkazce

A.V.S. TRADING
SPOL.S R.O.

LIBERECKA 1457

46602 JABLONEC NAD NISOU

DIČ:187-60277921

ICD: 60277921

Druh přepravy

Datum expedice

27/02/1996

Dopravní prostředek

Místo / přístav odesl.

Dat. a čís. dokumentu

Místo / přístav určení

DUBAI

z JABLONEC, LIBEREC

via BREMERHAVEN

Dodací podmínky

CIF DUBAI

Splatnost

15/03/1996

Forma úhrady

PREVODNÍM PŘÍKAZEM

Banka

KB JABLONEC N/N.

Č. účtu

000000-1292220287

Datum vystavení dokladu

01/03/1996

Datum uskutečnění zdanitelného plnění

Značky a čísla

Počet colli

Název zboží

Brutto hmotnost (kg)

Objem (m³)

1 kont.40' PDCU 103620-5

7234

DPH

MNOŽ.

F.J. PREJ/SML

SAZBA

ČASTKA K

JABL.+ LBC. - DUBAI

1.000 tc

98533.00

98533.00

POJISTENÍ

1.000 tc

9845.00

9845.00

TUZ./ZAHR. NAKLADY - OSVOBOZENÉ DD DPH

108378.00

CELKEM K UHRADĚ

108378.00 K

ČECHOFRACHT, a. s., PRAHA

Vyrazujeme si právo dodatečného zúčtování prepravních výloh

Prosíme, při placení použijte jako variabilní symbol Evidenční číslo dokladu Čechofrachtu (Faktura číslo).

SPEDICNI PREVODKA

Dr.dokl.: 92 Evid.c.A : 696003040 Datum: 06.03.96
Zakaznik: O
Poznamka: 3480+18000 JBC+LBC UJB 953 27/ Mena : CZK

M/D st.	DR	zakazka	DP	castka v mene	v Kč
M	L	186	72026	21480.00	21480.00
M	L	184	70085	-21480.00	-21480.00

Vystavil: Pechova

Said to Contain

277 CARTONS GLASSWARE

SEAL 36883

Shipped on Board
Shipped on Board 06.03.96

FREIGHT PREPAID NAC POL FCL

Shipped on board
P.H. HERTLING
Schiffahrts-Gesellschaft
GmbH & Co. KG
11.05.1995

HAMBURG

11.05.1995
For the Master
By Captain

FR 88471193
Schiffahrts-Gesellschaft
GmbH & Co. KG

8120821

Shipper (1)
ČECHOFRACHT A.S.
UNISY 6A
416 76 LIBEREC
CZECH REPUBLIC
Shippers status:

Consignee: (B/L not negotiable unless "ORDER OF") (2)
TO ORDER

Príloha č.19

Notify: (carrier not to be responsible for failure to notify) (3)
MESSRS. BRAMOR TRADING INT.CO.PTY.LTD.
32.44 BIRMINGHAM STREET
ALEXANDRIA N.S.W. 2015
AUSTRALIA

Pre-carriage by: (4) From: (through transport) (5)*

Vessel (6) MSC AUGUSTA Port of loading (7) HAMBURG

Port of discharge (8) SYDNEY Final destination (through transport) (9)*

Original
BILL OF LADING

Voyage No. 4A
MSCUV0433580



mediterranean shipping company S.A.
GENEVA

B/L No.

Carrier's Receipt (12)			ALL PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER, CARRIERS MAKE NO REPRESENTATION (13)		
Marks and Numbers	No. of Pkgs.	H.M.	Description of Goods	Gross Weight	Measurement
TEXU 358393-3 B.T.CO. 1923/1-117 1918/1-110 5138/1-50 SYDNEY	1x20' DC		Said to Contain: ===== 277 CARTONS GLASSWARE SEAL:26882 Shipper's Load, Stow and Count Shipped on Board FCL/FCL (Hazardous merchandise to be marked with an asterisk)	5665,00 kos	23.000 cbm
Total Number of Packages: 1x20'			FREIGHT PREPAID NWC FCL/FCL * If box 5 and/or 9 filled out, this is a through Bill of Lading (see clause 3)		

Containers may be stripped at the quay after the expiry of the free period, at the carriers option, and at the risk and expense of the cargo.

Before loading the Carrier to give three days container utilization which includes the day of collection exquay, as well as allowing a free period in accordance with the tariff of the manifested destination and as advised by the local Agent from the day of discharge ex vessel. Container, Trailer and other equipment demurrage is levied thereafter. All containers to be the joint and several responsibility of the Shipper and Consignee and must be re-delivered clean and undamaged to a place nominated by the Carrier, failing which the Shipper and Consignee are jointly liable for the costs of replacement, transportation and repair.

Specification of freight and charges.

Shipped on board
F.H. BERTLING
Schiffahrtskontor
GmbH & Co.KG
11.09.1995

Dec.Val.Charge \$
PREPAID TOTAL \$
Freight Payable at:

RECEIVED in apparent external good order and condition the containers, other packages or units bearing marks or numbers indicated in the "Carrier's Receipt," above, said by the shipper to contain the quantity of goods, weights and measurements indicated in the "Particulars Furnished by the Shipper," above, which particulars have not been checked by the Carrier. Such particulars are for Shipper's and Consignee's use only, are not part of the bill of lading terms and are not binding on the carrier.
IN ACCEPTING this Bill of Lading, the Merchant agrees to be bound by all the terms and exceptions and limitations whether printed, stamped or written hereon and on the reverse side, and in particular agrees that the Carrier shall have the right to stuff cargo in containers and to carry on deck all kinds of containers, including trailers, tanks, flats, canvas tops, pallets or similar articles used to consolidate goods.
IN WITNESS whereof the number of Original Bills of Lading stated above all of this tenor and date, has been signed, one of which being accomplished, the others to stand void. One of the Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.

Place and date of issue
HAMBURG 11.09.1995
For the Master
As Agents

Signed by:
F.H. BERTLING
SCHIFFFAHRTSKONTOR
GMBH & Co KG

Declared Value (See Clause 21) \$

Signed for the merchants (Compulsory for Italy, Belgium and France)

6120821

COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

Shipper

GLASSEXPOR COMPANY LIMITED
1.MAJE 52, 461 74 LIBEREC
CZECH REPUBLIC

Consignee

- ORDER -

Příloha č.20

Notify Agent

1. ABN AMRO BANK,
P.O.BOX 2567 DUBAI
2. APPLICANT - AL ABBAS TRADING
COMPANY, P.O.BOX 327, DUBAI,
UNITED ARAB EMIRATES
TEL: 971 4 374372

Feeder Vessel

*Place of Receipt

Ocean Vessel

AL MIRQAB

Port of Loading
HAMBURG

Port of Discharge

DUBAI

Owner's mark/Container No.

Marks and nos.

F.C.L. Seal No.

Number and kind of packages: Description of goods

Gross weight kgs

Measurement m³

CONTAINER NO.:

UACU 296 421-4

SEAL NO.:UK075577

1 X 20FT CONTAINER S.T.C.

3.634,0 KOS

HADI ENTERPRISES

P.O.BOX 5833

8069/1-11, 101-113,

1001-1034

8495/1-4

DUBAI / UAE

62 CARTONS BOHEMIA CRYSTAL

L/C NO. 152284 DATED 04/07/1995

ISSUED BY ABN AMRO BANK DUBAI

FREIGHT PAID

SHIPPER'S LOAD, STOWAGE AND COUNT

CARRIERS'S AGENT AT DUBAI:

UNITED ARAB SHIPPING CO. (SAG)

DEIRA-AIRPORT ROAD

PORT SAEED AREA

P.O.BOX 3278

DUBAI/U.A.E.

PHONE: 21 08 08

TELEX: 45524

Particulars of Sale Contract and/or Order and/or Bank Letter of Credit shown herein were inserted at Shippers' request and for their own personal convenience in order to facilitate the negotiation of the Bill of Lading. Such particulars were not checked by Carriers, and/or Master and/or Ship Agents nor were any documents related thereto presented to them. It is therefore, agreed that the insertion of such particulars or the like in this Bill of Lading must not be regarded as a declaration of value of the goods shipped.

DESTINATION THC
PAYABLE BY CONSIGNEE
PIER TO PIER TRAFFIC

Weight and measurement of containers not to be included

Freight and charges

Revenue tons

Rate

Per

Prepaid

Collect

*Applicable only when document used as Through Bill of Lading

Freight payable at
HAMBURG

Place and date of issue
HAMBURG

18.09.1995

Number of original Bs/L
3 / THREE

Signed for the Carrier

Shipped on board
UNITED ARAB AGENCIES GmbH
Hamburg

18.09.95

COPY
not negotiable

FOR OTHER TERMS AND CONDITIONS SEE REVERSE SIDE



MAERSK LINE

NON-NEGOTIABLE
SEA WAYBILL

WB No.

Shipper/Exporter (complete name and address)

Příloha č.21

Consignee (complete name and address)

Notify Party (complete name and address)

Booking No.

Export references

Forwarding agent - references

Point and Country of Origin

Domestic routing/export instructions

Per carriage by

*Place of Receipt

Vessel

Voy No.

Port of Loading

Onward inland routing

Port of Discharge

*Place of Delivery

CARRIER'S RECEIPT

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE

Container No./Seal No.
Marks and Numbers

No. of Containers
or pkgs.

Kind of packages; description of goods

Gross Weight

Measurement

Freight & Charges

Rate

Unit

Prepaid

Collect

Declared Value Charges
(see clause 6) for
Declared Value of US \$

Total Prepaid

Total Collect

Date of issue

Date

Applicable only when document used
as Through Sea Waybill

Received for carriage as above in apparent good order and condition, unless otherwise stated herein, the goods described in the above particulars.

Delivery of the goods will be made to the consignee or his authorised representative upon proper proof of identity and authorization without the need of producing or surrendering a copy of this waybill.

For Dampskibsselskabet af 1912, Aktieselskab and
Aktieselskabet Dampskibsselskabet Svendborg as carrier

By

As Agent(s) only

ČECHOFRACHT SHIPPING AND INTERNATIONAL FORWARDING JOINT STOCK CO.
A.G.FÜR SEESCHIFFFAHRT UND INTERNATIONALE SPEDITION PRAHA
COMMERCIAL GROUP/GESCHÄFTSGRUPPE LIBEREC

příloha č.22

TO WHOM IT MAY CONCERN

U Nisy 6a
461 76 Liberec 3

Your ref./Ihr Ref. Our ref./Unser Ref. Comp./Erledigt
906/95/2200 186/60442

DANA DAVIDOVÁ

Liberec

Re/Betr.:

IRREVOCABLE DOCUMENTARY CREDIT NO. 951M03592TOC
NAME OF VESSEL: AL MARIYAH
PORT OF LOADING: HAMBURG
PORT OF DISCHARGE: JEDDAH PORT K. S.A.

C E R T I F I C A T E

WE HEREWITH CERTIFY THAT SHIPMENT EFFECTED BY CONFERENCE LINE
VESSEL NOT EXCEEDING 15 YEARS OLD.

ČECHOFRACHT
Shipping and International
Forwarding Joint Stock Co.
PRAHA 1 Na Příkopě 8
as authorized Agents
for the Carrier
(16)

TELEFON

(048)339244

TELEFAX

(048)5101205 184399

5101239

TELEX

184416

IČO/DIČO

00001066

001/000106

BANK ČSOB

PRAHA 01-

00110001/0300

P&O Containers

APPENDED DECLARATION TO BILL OF LADING

- 1) NAME OF VESSEL.....PENINSULAR BAY
PREVIOUS NAME....../.
- 2) NATIONALITY OF VESSEL.....BAHAMA
- 3) OWNER OF VESSEL.....P&O CONTAINERS LTD.
- 4) VESSEL WILL CALL OR PASS THROUGH THE FOLLOWING PORTS ENROUTE TO SAUDI ARABIA:
 1.ROTTERDAM
 2.HAMBURG
 3.SOUTHAMPTON
 4.JEDDAH

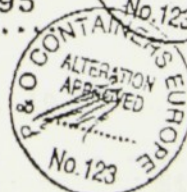
IRREVOCABLE DOCUMENTARY CREDIT NO. 95IM03592TOC

THE UNDERSIGNED (THE OWNER, AGENT, CAPTAIN OR COMPANY OF THE VESSEL) ACCORDINGLY DECLARES THAT THE INFORMATION PROVIDED (IN RESPONSES TO 1 TO 4) ABOVE IS CORRECT AND COMPLETE AND THAT THE VESSEL SHALL NOT CALL AT OR ANCHOR ON ANY OTHER PORTS OTHER THAN THAT MENTIONED ABOVE ENROUTE TO SAUDI ARABIA.

WRITTEN ON THE 06TH 17TH DAY OF MARCH MAY 1995

SWORN TO BEFORE ME, ON THE 06TH 17TH DAY OF MARCH MAY 1995

AT HAMBURG



NOTARY OR SAUDI CONSULATE
SEAL AND SIGNATURE

SIGNATURE OF VESSEL'S OWNER,
CAPTAIN OR COMPANY

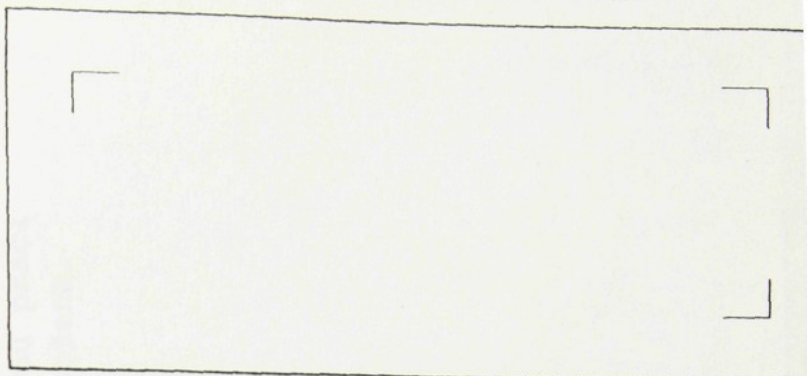
P & O Containers
Europe GmbH

CECHOFRACHT

SHIPPING AND INTERNATIONAL FORWARDING JOINT STOCK C
A.G. FÜR SEESCHIFFAHRT UND INTERNATIONALE SPEDITION PRAH
COMMERCIAL GROUP/GESCHÄFTSGRUPPE LIBEREC



U Nisy 6a
461 76 LIBEREC 3



Your ref./Ihr Ref.

Our ref./Unser Ref.

Competency/Erledigt

Liberec

Re/Betr.

Name of Vessel:

Nationality of Vessel:

Owner of Vessel:

Documentary Credit Number:

The undersigned does hereby declare on behalf of the owner, master, or agent of the above named vessel that said vessel is not registered in Israel or owned by nationals or residents of Israel and will not call at or pass through any Israeli port enroute to Saudi Arabia.

The undersigned further declares that said vessel is otherwise eligible to enter into the ports of the Kingdom of Saudi Arabia in conformity with its laws and regulations.

Dated at on the . . . day of 19

.
Signature

Sworn to before me, this . . . day of . . . 19