



ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

VIII/2020

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

Obsah:

Quo Vadis, námořní spedice? – FCL, LCL nebo R.I.P.

Zostření konkurence vstupem rejdařů do vnitrozemské logistiky	str. 2
Digitalizace	str. 4
Kvalita a její přenos na zasílatele	str. 6
Demurrage a detention	str. 7
Závěr	str. 9

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1. pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspedice.cz

TÉMA: NÁMOŘNÍ SPEDICE

Za posledních 10 let prošel obor námořní dopravy (zde myšleno především kontejnerové), významnými změnami. Výrazně se koncentrovala nabídka řadou fúzí, nákupů a ukončování činnosti, až na trhu globálních kontejnerových rejdařů „zbyly“ tři skupiny, které soutěží o podíl na trhu. Není náhodou, že jejich podíl se stabilizoval na přibližně rovnocenných podílech.

V důsledku stavby megaplavidel se výrazně mění kvalita v oboru. Jako důsledek tzv. „efektu vysavače“, kdy jedna loď je schopna spolknout celý objem připraveného zboží v přístavu, a to i takového, které není přímo určeno jejím směrem, se výrazně častěji než dřív mění rotace, zboží je během plavby i vícekrát překládáno či vyloženo v jiném přístavu na trase.

Megaplavidla též postupně vyřazují ze hry menší přístavy na původních linkách vzhledem k neúnosně krátké potřebě obměny přístavního zařízení a úpravy kotvišť; ohroženy jsou však i tradiční huby na hlavních trasách z Asie do Evropy a Ameriky.

Vyvrcholením pak byla omezení způsobená nástupem pandemie Covid-19, kdy se kaskádovitě omezovala výroba, a tedy i obchod a doprava výrobků mezi hlavními centry světového obchodu, což s sebou přineslo i výrazná omezení a výpadky v oboru námořní dopravy hotových výrobků, která stále představuje nosnou část mezinárodní dopravy jako takové.

A přesto přese všechno velcí kontejneroví rejdaři, kteří v nedávné době prezentovali svoje výsledky za první pololetí tohoto roku, překvapivě hlásí kladná čísla, někteří dokonce srovnatelná či vyšší než ve stejném období loňského roku.

Dalo by se tedy očekávat, že i druhá důležitá strana tohoto odvětví dopravního průmyslu, tedy NVOCC a střední námořní spedice, může být spokojena a s nadějí hledět do budoucnosti. Je tomu ale opravdu tak?

Zde následuje úvaha o možném dalším vývoji včetně některých pokusů FIATA o zachování spedičního stavu v segmentu námořní dopravy FCL.

1. Zostření konkurence na trhu multimodálních přeprav jako důsledek vstupu velkých rejdařů do tohoto segmentu

Maersk a Damco, CMA-CGM a Ceva, MSC a Medlog, a někteří další: to vše jsou spojení vytvořená teprve nedávno ze strany velkých rejdařů s cílem nabídnout koncovému zákazníkovi službu „z jedné ruky“, konsolidovat službu do jednoho balíčku, za jednu cenu a tudíž – samozřejmě – s vyšší marží. Na první pohled je tento posun logický, one-stop-shopping nabízejí i mnozí NVO a námořní zasílatelé, ale je zde jeden háček = nerovnovážné uspořádání trhu a omezení vytváření kartelových dohod.

Bloková výjimka pro konsorcia liniové dopravy

Evropská komise prodloužila o další čtyři roky nařízení, které stanoví podmínky, za nichž mohou konsorcia liniové dopravy poskytovat společné služby, aniž by porušila antimonopolní pravidla EU, která zakazují protisoutěžní dohody mezi společnostmi.

Toto nařízení známé jako „nařízení o blokových výjimkách pro konsorcia“ bylo prodlouženo do 25. dubna 2024. Právo EU obecně zakazuje dohody mezi společnostmi, které omezují hospodářskou soutěž. Nařízení o blokových výjimkách pro konsorcia však za určitých podmínek umožňuje provozovatelům liniové dopravy se společným tržním podílem nižším než 30% uzavřít dohody o spolupráci za účelem poskytování společných služeb liniové dopravy (známých jako „konsorcia“). Tyto dohody však nemohou zahrnovat stanovení cen nebo sdílení trhu.

Stávající nařízení o blokových výjimkách pro konsorcia bylo přijato v roce 2009 a prodlouženo v roce 2014 o pět let a jeho platnost skončila dne 25. dubna 2020.

John Butler, generální ředitel Světové rady pro lodní dopravu, uvedl: „Sdílení lodí je páteří globální sítě liniové lodní dopravy a neměli bychom podceňovat hodnotu tohoto nástroje pro menší dopravce a menší objemy obchodních cest, kde by poptávka jinak nemohla podporovat tolik konkurentů.“ Simon Bennett, náměstek generálního tajemníka Mezinárodní námořní komory, dodal: „Toto rozhodnutí je velmi důležité, protože ovlivní také postavení ostatních orgánů pro hospodářskou soutěž na celém světě, když a kdy pravidelně přezkoumávají uplatňování svých vlastních pravidel hospodářské soutěže na mezinárodní lodní dopravu.“

Dlužno poznamenat, že moment prodloužení blokové výjimky pro liniové rejdaře proběhl bez většího ohlasu a teprve později vyvolal mezi zástupci spedičních svazů (oprávněné) pobouření. Důvod je prostý: bloková výjimka se týká pouze a výlučně námořní části podnikání liniových rejdařů. Možnou spolupráci mezi jejich spedičními složkami bloková výjimka vůbec neupravuje, a proto hrozí reálné nebezpečí přesunu sdílení některých informací a dat na pevninskou platformu.

CLECAT, FEPORT, ESC a ETA společně předložily výsledky analýzy v hodnocení CBER předložená v pracovním dokumentu útvarům CLECAT, FEPORT, ESC a ETA. Tato právní analýza byla připravena pro CLECAT, FEPORT, ESC a ETA ve vztahu k EU. Návrh Komise byl zveřejněn dne 20. listopadu 2019 a obsahoval prodloužení stávající blokové výjimky pro liniové lodě a lodní konsorcia (tj. nařízení o blokových výjimkách konsorcií, „CBER“) v rámci uplatňování Článku 101 Smlouvy o fungování Evropské unie. Bez jakýchkoli úprav měla být verze CBER prodloužena jako v roce 2014.

Hodnocení CBER v pracovním dokumentu útvarů Komise (SWD) má formu právní analýzy (procedurální a hmotněprávní) odhalující základní nedostatky ve SWD, a to v podobě pěti kritérií použitých v hodnocení SWD, na nichž jsou uvedeny důvody jejich závěrů k CBER:

- její účinnost při usnadňování dohod o založení konsorcia na trhu,
- její účinnost při snižování nákladů na dodržování předpisů dopravcům,
- její význam v současných tržních podmínkách,
- její soudržnost s dalšími aspekty práva hospodářské soutěže EU a širšími politikami,
- její přidaná hodnota pro úlohu EU jako regulátora hospodářské soutěže.

Souhrnně bylo prokázáno, že Komise selhala v získání příslušných údajů a informací o dopravcích, jejich podílu na trhu, tedy informací snadno dostupných z internetu (ve známých případech dosahuje kombinovaný tržní podíl jednoho konsorcia více než 50%); aby bylo možno přezkoumat fungování CBER s ohledem na hlavní vývoj od roku 2006, a především pak od poslední „revize“ v roce 2014. Stejně tak nebyl zohledněn, navzdory důkazům uvedeným v příslušných zprávách ITF, včetně zprávy z internetu, dopad megaplavidel (2015) včetně novější studie ITF o aliancích liniové lodní dopravy, moment snížené možnosti racionalizace nákladů, která vedla k neustálému zhoršování kvality poskytování služeb, a tedy spíše eroze než zvýšení ekonomických přínosů pro sdílení s uživateli. Zcela pak byla opomenuta analýza dopadů konsorcií liniové dopravy na provoz přístavů a pozemní dopravu (a tudíž i zasílatelství).

2. Digitalizace

Klíčem k aktivaci internetu je digitalizace, velká data a nové technologie, jako je umělá inteligence, oznámil generální tajemník International Maritime Organisation (IMO) Kitack Lim v rámci webináře Připojení a datové standardy (28. července) o digitalizaci po obnově po pandemii. „Spolupráce mezi lodní dopravou, přístavy a logistikou bude zásadní pro zvyšování účinnosti a udržitelnosti lodní dopravy, a tím usnadňování obchodu a podpory hospodářského oživení a prosperity,“ řekl pan Lim. Zdůraznil klíčovou roli IMO při zajišťování přepravy, ruku v ruce s digitální revolucí - a přitom může zajistit bezpečnost, ochranu životního prostředí a bezpečnostní aspekty počítačového propojení. „Digitalizace a nové technologie budou také klíčem k umožnění normalizace a tedy zvýšení efektivity lodní dopravy.“ Potřebu standardizace zdůraznil také vedoucí vývoje IMO Julian Abril, který připomněl závazný požadavek na elektronickou výměnu údajů v Úmluvě o usnadnění, účinný od dubna 2019. V současné době probíhají diskuse o vytvoření jediného námořního okna, povinného tak, aby všechny údaje o příjezdu a odjezdu lodí byly předloženy přes jediný bod a předány příslušným zúčastněným agenturám. K tomu potřebná standardizace a harmonizace.

To bylo zakotveno v dokumentu IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business, který je nástrojem pro vývojáře softwaru, který harmonizuje datové prvky potřebné pro regulační účely během existence v přístavu a standardizace elektronických zpráv, čímž se snižuje administrativní zátěž lodí, na které se vztahují formality v přístavech. Cílem je usnadnit společnosti zapojené do námořního obchodu nebo dopravy vytváření softwaru, který dokáže komunikovat, bez ohledu na to, na jakém standardu je založený. Spolupráce a komunikace mezi různými zúčastněnými stranami za účelem udržitelnosti a dalšího rozvoje kompendia, stejně jako pohled na rozšíření jeho datové sady a datového modelu do oblastí za hranicemi EU, byly formalizovány v dohodě o partnerství Úmluva FAL podepsané v březnu 2020 mezi IMO, WCO, UNECE a ISO.

Koncem července byla zpřístupněna digitální platforma Maersk Flow, která má poskytnout malým a středně velkým přepravním společnostem vše, co potřebují, aby převzali kontrolu nad svými dodavatelskými řetězci z továrny na trh. A.P. Møller -Maersk oznámil 28.7. spuštění platformy s tím, že posílí svou pozici jako globální integrátor kontejnerové logistiky. „Řešení umožňuje transparentnost v kritickém dodavatelském řetězci, zpracovává a zajišťuje provádění a plánování toku zboží a dokumentů,“ řekl Maersk v svém oznámení. „Snižuje se tím i ruční práce a nákladné chyby při práci odborníků na logistiku se všemi současnými i historickými údaji, které potřebují k trvalému zlepšování svých dodavatelských řetězců.“ Maersk tak směřuje své zákazníky k digitalizaci. 1. září bude Maersk účtovat poplatek zákazníkům ve Spojených státech a Kanadě za změnu rezervace nebo dodatky v dokumentaci prostřednictvím e-mailu, telefonu nebo chatu. Za každou změnu manuální rezervace bude účtován poplatek 50 USD a 75 USD za dodatek o nákladu. „Denní život malých a středních podniků je stále globálnější, složitější a rychlejší,“ řekl Maersk. „A pro mnoho z těchto společností tato složitost je plně podřízena ručnímu zpracování pomocí tabulek, e-mailů a telefonních hovorů, což navzdory množství tvrdé práce vede ke snížení viditelnosti a kontroly - a v konečném důsledku k vyšším nákladům nebo ztrátě zákazníka. S Maersk Flow, tyto společnosti budou moci převzít kontrolu nad jejich nabídkou řízení dodavatelských řetězců.“

A samotní speditéři? Bohužel, mezi členskými asociacemi svazu FIATA nepanuje jednotný názor na další směr v posilování či alespoň udržení významu námořního speditéra cestou digitalizace a ochrany vlastních dat. Ač Pracovní skupina pro námořní spedici FIATA, patřící do clusteru Multimodální akademie, již vícekrát označila data získávaná během komunikace s koncovým zákazníkem a ostatními účastníky dodavatelského řetězce za klíčová pro přenos významu spedice vůči rejdařům, teprve v červnu t.r. byla ustanovena zvláštní PS pro dokumentaci a digitalizaci FIATA (při ABIT), která přijala jako svůj první úkol napravit lapsus po nedokončeném projektu e-FBL a připravit vlastní projekt sdílené platformy pro komunikaci a výměnu dokumentů mezi členy svazu. Cíleny jsou poté opět FBL, FCR a případně i další dopravní dokumenty vydávané členskými asociacemi FIATA. Jedno je však nadsost zřejmé = kdo ovládne big data, ovládne trh.

3. Kvalita v liniové námořní přepravě a dopady jejího ponížení na účastníky dodavatelských řetězců

Dva z pěti amerických federálních námořních komisařů (FMC) tvrdí, že se chtějí blíže podívat na to, jak Agentura monitoruje tzv. prázdné odjezdy (blank sailings), i když FMC zintenzívnilo monitorování toho, jak konsorcia ruší či přidávají kapacitu v reakci na pandemický pokles v objemu kontejnerových přeprav. Komisaři Carl Bentzel a Daniel Maffei tvrdí, že neusilují o formální vyšetřování, ale připraví recenzi, jak agentura sleduje blank sailings a jejich dopady na trh. V rozhovoru řekl Bentzel, že „nebyl úplně spokojen“ s včasností, s jakou dopravci informují středisko FMC o blank sailings (v USA je to pro rejdaře povinné). Koordinátoři FMC dostávají pravidelný briefing a doporučení od svých zaměstnanců, kteří monitorují chování aliancí. Podle zákona o lodní dopravě z roku 1984 mohou aliance pro lodní přepravu zrušit odjezd či „odplout naprázdno“, pokud to bude provedeno s cílem úpravy kapacity tak, aby odpovídala nižším objemům, a nezpůsobí to nepřiměřené snížení kvality přepravní služby nebo nepřiměřené zvýšení nákladů. Zmiňujíc „neobvyklé okolnosti a výzvy vyvolané pandemií COVID-19 spolu se změnami obchodní dohody,“ potvrzuje FMC ve svém prohlášení posílení kontroly toho, jak aliance snižují kapacitu.

Kontejnerové linky zmenšily velikost kontejnerových slotů na transatlantických a trans-tichomořských obchodech jako následek dvouciferného poklesu objemu kontejnerů, což vede ke zvýšeným bodovým sazbám kontejnerů, rolovanému nákladu či požadavku prémie, která zajistí, že náklad bude naložen na loď podle plánu. Někteří speditéři a přepravci obvinili dopravce z příliš agresivně řízené kapacity, aby si mohli udržet a dokonce zvýšit spot sazby za přepravu, které k 17. 7. byly takřka o 70 % vyšší na trans-Pacifiku ve srovnání s předchozím rokem, stejně jako pěkné pevné marže. Kontejnerové linky naopak tvrdí, že se upravují kapacitu, jak nejlépe umí, s ohledem na nejisté odhady objemu od přepravců a zasílatelů, jelikož Pandemie COVID-19 maří jejich snahy o přesnou předpověď poptávky pro další čtyři až osm týdnů. "Obě strany mají pravdu." Není to jedna z těch věcí, kde jasně vidíme, že dochází k zneužívání pozice – viz detention a demurrage, “řekl Maffei v rozhovoru.

Jak se tyto praktiky odrazí v práci zasílatele, je zřejmé. Pokud zasílatel uzavře přepravní smlouvu s rejdařem svým jménem (a současně separátní smlouvu s koncovým zákazníkem), akceptuje svoji pozici nárazníku, který nejdříve absorbuje veškeré zvýšené náklady na svůj účet, aniž by je mohl v této době výrazněji ovlivnit, a poté je – stejnou či poníženou silou – přenesl na dovozce. Jakkoliv je tento vztah popsán v podmínkách přepravní smlouvy (revers Bill of Lading) srozumitelně a pregnantně, jisté procesy zasílatel nemůže ovlivnit (congestion na molu, celní kontroly apod.) a proto z iniciativy FIATA byly některé důvody popsány jako neférové a byly zaslány americkému dozorovému orgánu k prozkoumání. Koncem dubna FMC formalizovalo interpretaci pravidel, jejichž cílem bylo posoudit, zda vybrané poplatky za detention a demurrage skutečně stimulují vyzvednutí nákladu a vrácení kontejnerů. (viz dále)

4. Demurrage a detention

Poplatky za demurrage a detention jsou bezesporu důležitým nástrojem pro provoz linky, pro zajištění účinného využití jejich zásob kontejnerů, které představují významnou investici. Pro námořní linky je nezbytné, aby znovuvyžívali své kontejnery co nejrychleji, v důsledku toho obchodníci, kteří používají kontejnery nadměrně dlouho, by měli být od této praxe účinně odrazováni.

Sazby demurrage a detention mají v zásadě dva hlavní cíle:

- Odškodnění liniového rejdaře za použití (jeho) kontejneru,
- Povzbuzení obchodníka, aby kontejner co nejdříve vrátil.

Je pravděpodobné, že rejdař je poté znovu použije a zrychlí jejich obrat. Povinností dopravních linek je však poskytovat zdarma přiměřenou dobu umožňující obchodníkovi realistický čas pro:

- nakládku a dodávku kontejneru v exportu,
- vyzvednutí, vyložení a vrácení prázdného kontejneru v importu.

Během posledních několika let, volná doba byla zkrácena a tarify demurrage a detention výrazně vzrostly. Lodní linky byly obviňovány ze zneužívání jejich postavení vystavováním nespravedlivých a nepřiměřeně vysokých sazeb demurrage a detention pro obchodníky. Převládá názor, že lodní linky takové poplatky zneužívají za účelem zvýšení příjmů a zisků. Drewry již v roce 2016 uvedl „... další příjem z demurrage, který je účtován mimo hlavní dopravné pomohlo rejdařům vrátit se zpět do černých čísel. “

V této souvislosti FMC (Federální Námořní komise USA) zahájilo vyšetřování uvedené jako „Fact Finding 28“. To je zaměřeno na „postupy provozování plavidel“ společně rejdaři a námořními terminály mající za následek účtování demurrage a detention. Komise v důsledku toho provedla šetření mnoha upozornění a svědectví z koalice přepravců, zprostředkovatelů a zasílatelů, tzn. firem se zájmem o přepravu kontejnerů. Tyto zájmy požadovaly u vedení FMC vysvětlení, co lze chápat jako „přiměřenou“ výši demurrage a detention podle amerického práva.

Zatím místo přímého zásahu regulačními orgány je cílem tohoto dokumentu prozkoumat současnou situaci a navrhnout osvědčené postupy, které by mohly být provedeny dobrovolně všemi stranami, které se pohybují s nákladem přes přístavy. Ty nejlepší postupy mohou pomoci snížit zbytečné náklady na dodavatelský řetězec a neefektivní chování, které vede k zdržení a poplatkům za demurrage a detention.

Na základě „Fact Finding 28“ pak FIATA vydala vlastní Best Practice, ve kterém doporučuje svým členům provozujícím námořní přepravu pod vlastním jménem, tedy vázaným přímou

smlouvou s rejdaři, aby se při vyjednávání o demurrage a detention, především pak v excesivních případech (například u zboží opuštěného z důvodu insolvence / zániku příjemce případně odesílatele, odkazovali na FMC Fact Finding 28 a požadovali férové a k hodnotě zásilky vztažené úrovně d+d.

5. Abandoned Goods

Námořním právo obecně umožňuje a reguluje postupy v situacích, kdy oprávněný ke zboží z titulu držby konosamentu není schopen či ochoten si zásilku nechat uvolnit a vyzvednout. Institut „abandoned goods“ dává dopravci řečené zásilky právo zásilku po výzvě a neúspěšném pokusu o uvolnění / doručení oprávněnému zpeněžit formou aukce a získané prostředky použít na pokrytí vlastních nároků z přepravní služby; důvodem může být i výslovné zřeknutí se práv a k zásilce příslušným oprávněným.

Problém může nastat opět u zásilek, kde smluvním odesílatelem a/nebo příjemcem je zasílatel a jeho zámořský partner. WG Ocean FIATA se institutem Abandoned Goods a s tím spojenými vícenáklady za zdržení zabývala na svém posledním internetovém fóru a konstatovala, že

- Úvodní klauzule standardního Master Bill of Lading definuje smluvní strany v příslušné smlouvě o přepravě jako Carrier a Merchant; do druhé v mnoha případech logicky spadá i zasílatel – účastník přepravního řetězce,
- V případě MBL vystaveného na přímého zákazníka, tedy firmy vývozce/prodávajícího a dovozce/kupujícího, je zasílatel zahrnutelný do skupiny „Merchant“ pouze v případě, že se jeho jméno objeví výslovně na líci konosamentu, například v pozici Release Agent,
- V případě, kdy přesto rejdař uplatní svoji sílu, a vyúčtuje při absenci příjemce vícenáklady spojené s opuštěným zbožím zasílateli, má zasílatel možnost se bránit žalobou, u níž je naděje na úspěch (každá na semináři zúčastněná země sice hlásila mírně odlišný právní názor, ale na neoprávněnosti popsaného postupu zavládla shoda),
- Zasílatel v pozici „Shipper“ a/nebo „Consignee“ (zde může dojít k řetězení reklamace vícenákladů z destinace do originu) je na tom mnohem hůř; rejdař nebude zjišťovat skutečnou osobu s nárokem na zboží a viníka opuštění zboží, ale vyúčtuje, a to bohužel nezvratně, veškeré vícenáklady zasílateli.
- FIATA WG Ocean doporučuje svým členům, aby již ve svých spedičních příkazech a smlouvách o přepravě uzavíraných s koncovými zákazníky výslovně zmiňovali uspořádání vztahů v případě nezájmu příjemce o zásilku (způsobeného například insolvenčí v důsledku omezení podnikání kvůli Covid-19 opatřením).

6. Závěr

Pozice námořního zasílatele, především u menších a středních firem, je v současné době ohrožena z několika stran. Vedle již „běžných“ rizik náhlé a nečekané insolvence zákazníka, vůči které se zasílatel nestihne bránit uplatnění zástavního práva (Lien), přes podvodné přepravy zakázaných komodit, deklarovaných jako běžné zboží až po stále sílící vnitřní konkurenci v tomto segmentu, větší nebezpečí hrozí i z druhé strany. Nepravidelnost a náhlé změny v jízdnicích řádech mohou mít podstatný vliv na důvěryhodnost zasílatele při konání ve prospěch jeho zákazníků (zde je samozřejmě nutné pamatovat na neustálé zdůrazňování orientační povahy časových údajů); tyto v kombinaci s nečekanými úkony v přístavech mají za následek vícenáklady, které si musí zasílatel též ošetřit ve své smlouvě či příkazu včas předem. Zkrátka, pokud bude chtít námořní zasílatel v segmentu FCL dále prosperovat a v něm se udržet, bude muset – jak konstatují obě Best Practice vydané WG Ocean FIATA, začít upravovat svoje chování tak, aby – při zachování vstřícného zákaznického přístupu, který ho může odlišit od rejdařských společností – dostatečně chránil svoje zájmy a náklady jím nezpůsobené mohl buď účinně odmítat, a nebo efektivně přenášet na koncového zákazníka.

Zdroj: Best Practice Demurrage and Detention, WG Ocean FIATA listopad 2019

Best Practice Quality in Liner Shipping, WG Ocean FIATA červen 2020 (dosud oficiálně nepublikováno)

ABIT FIATA, projekt digitalizace vybraných spedičních dokumentů

Konec VII. čísla

Příjemné letní dny vám přeje Redakce SZ SSL