

SSL EXPRES

09.03. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 **SSL Express 09-03-2026 Posouzení dopadu války v Íránu na toky letecké nákladní dopravy (WorldACD 9. týden)**

Útoky amerických a izraelských sil na Írán a reakce Teheránu měly okamžitý a zásadní dopad na leteckou nákladní dopravu. Íránské útoky na letiště v Perském zálivu vedly k uzavření letišť a uzemnění letadel leteckých společností působících v této oblasti, což minulý víkend způsobilo výpadek téměř poloviny kapacity letecké dopravy ze Středního východu a jižní Asie a asi 15 % celosvětové kapacity letecké nákladní dopravy. Situace je nestabilní. Postižená letiště obnovila provoz v polovině tohoto týdne a flotily dopravců se sídlem v Perském zálivu opět zvýšily počet letů. Speditéři se uchýlili k charterovým letům z Asie a Tichomoří kvůli varováním, že do víkendu by se mohly stát problémem zpoždění letecké přepravy do Evropy a USA.

Jelikož útoky na Írán začaly v sobotu 28. února, údaje shromážděné společností WorldACD za týden končící v neděli 1. března zachycují pouze bezprostřední dopad prvních dvou dnů konfliktu. Analýza za příští týden poskytne jasnější obraz o tom, jak nepřátelské akce ovlivňují leteckou nákladní dopravu, využití kapacity a vývoj sazeb. Je zřejmé, že letecká nákladní doprava utrpěla okamžité narušení. Význam regionu Středního východu a jižní Asie pro celosvětovou leteckou nákladní dopravu dobře ilustruje příspěvek na LinkedIn z počátku tohoto týdne, který ukazuje, že přímo je ovlivněno 21 % globální letecké nákladní dopravy. Nejnovější týdenní údaje a analýzy společnosti WorldACD Market Data ukazují výrazný pokles přepravy v bezprostřední reakci na vypuknutí nepřátelských akcí, přičemž nejzávažnější dopad zaznamenal Blízký východ a jižní Asie (MESA). Ve srovnání se stejným dnem předchozího týdne (8. týden) klesl celkový vývoz letecké nákladní dopravy z této oblasti v sobotu 28. února o 27 % a následující den se pokles zrychlil na 56 %, což představuje celkový pokles o 40 %. Oblast Levantu a Perského zálivu zaznamenala v neděli 1. března meziroční pokles o více než 70 %. Z jižní Asie klesla ch/w do Evropy a USA o 57 %, respektive o 33 %, což představuje celkový pokles o téměř 50 % v neděli 1. března ve srovnání s předchozí nedělí (22. února). Provoz z Číny a severovýchodní Asie do Evropy se minulý víkend opět propadl (-4 %) po nepřetržitém zlepšování během prvních pěti dnů týdne, zatímco pokles o 8 % do Evropy o víkendu zpomalil růst z jihovýchodní Asie.

Týden od 23. února do 1. března) je příběhem dvou světů, kdy pět dní běžného provozu následovaly dva dny ovlivněné válkou na Blízkém východě, což ztěžuje interpretaci týdenních

údajů. Ačkoli lunární Nový rok oficiálně skončil v úterý 3. března, aktivita začala narůstat již minulý týden, kdy došlo k týdennímu nárůstu objemu přepravy z Asie a Tichomoří o 13 %, což vedlo k celosvětovému pozitivnímu týdennímu růstu o 2 %. Silná poptávka po serverech a polovodičích vedla k nárůstu objemu přepravy o 66 % a 54 % z Tchaj-wanu a Jižní Koreje do USA, zatímco objem přepravy z Číny a Japonska poklesl o 5 % a 9 %. Ceny přepravy z Asie a Tichomoří do USA vzrostly o 3 %, protože dvouciferný nárůst z Japonska, Jižní Koreje a Malajsie byl vyvážen nižšími sazbami z Číny a Hongkongu. Meziročně ceny z Asie a Tichomoří do USA poklesly o 5 % v důsledku dvouciferných poklesů z Japonska, Jižní Koreje, Hongkongu a Indonésie. Spotové sazby z Asie a Tichomoří do Evropy poklesly o 3 % v důsledku poklesu sazeb z Číny (-2 %), Hongkongu a Japonska (-3 %).

S výjimkou MESA (+2 %) a Severní Ameriky (beze změny) ceny celkově poklesly ve všech regionech, zejména v Asii a Tichomoří (-8 %). Globální ceny poklesly o 3 % v týdnu a o 1 % meziročně. To naznačuje oslabení poptávky v důsledku snížení kapacity. Po poklesu o 7 % v 8. týdnu se v následujícím týdnu snížily o další 2 %. Ve srovnání se stejným obdobím před rokem byla kapacita v posledních dvou týdnech stabilní, přičemž nárůst v Africe (+15 %), CSA (+8 %) a Evropě (+3 %) byl vykompenzován poklesem v Asii a Tichomoří (-4 %) a MESA (-2 %).

Po 8% meziročním růstu v lednu zaznamenal tento sektor v únoru celkový nárůst o 7 % v oblasti zpoplatněné hmotnosti. S výjimkou Evropy (pokles o 3 %) se tonáž zvýšila ve všech regionech, přičemž objem v oblasti Asie a Tichomoří vzrostl o 14 % a přeprava z oblasti MESA o 12 %. Situace je nerovnoměrnější, pokud jde o ceny. Sazby z Evropy vzrostly o 9 %, zatímco ceny z Asie a Tichomoří a Afriky vzrostly o 6 %, respektive 7 %. Na druhé straně sazby z MESA poklesly o 8 %, ceny v Severní Americe poklesly o 3 % a sazby z CSA poklesly o 2 %.

Nepokoje na Blízkém východě znásobily nejistotu, která se vznáší nad globálním obchodem, od vyhlídek na prodloužení války, která by způsobila hospodářský pokles, až po přísná omezení leteckých koridorů spojujících Asii a Evropu a prudký růst cen ropy, který pohání inflaci a příplatky leteckých společností. Jak jsme viděli tento týden, letecký nákladní průmysl se však postaví k úkolu čelem a opět prokáže svou odolnost, aby udržel globální obchod v chodu.



SSL Express 09-03-2026 POUČTE SE Konec plavby není právní doktrínou v námořním právu, takže jaký je právní základ...?

Termín „konec plavby“ je provozní prohlášení dopravce o ukončení plavby před smluvním přístavem vykládky. Nejedná se o právní doktrínu v námořním právu, ale opírá se o pravomoc, kterou dopravci mají podle svých standardních přepravních podmínek. Jak jste možná zaznamenali, několik dopravců kontejnerů vydalo v posledních dnech/týdnech upozornění, že lodě směřující do Perského zálivu nebo Arabského zálivu, které pokrývají Spojené arabské emiráty, Katar, Írán, Saúdskou Arábii, Bahrajn, Kuvajt, Irák a Omán, dosáhly „konce plavby“. Konec plavby se vztahuje na provozní skutečnost, že deklarované lodě, které jsou v současné době na cestě do Arabského zálivu nebo Perského zálivu, budou odkloněny do nejbližšího bezpečného přístavu vykládky, kde bude náklad vyložen a předán k dispozici zájemcům o náklad pro jeho další přepravu. Stručně řečeno to znamená, že dopravce se již nebude dále podílet na přepravě tohoto nákladu a přepravce je odkázán sám na sebe, aby si náklad převzal z místa, kde byl vyložen. Pokud však vyhledáte termín „konec plavby“ v jakémkoli námořním právním rámci nebo úmluvě o přepravě, jako jsou Haagská pravidla, Haagsko-Visbyský kodex, Hamburská pravidla nebo Rotterdamská pravidla, nic nenajdete. V námořních předpisech není

definován a neobjevuje se ani ve standardních právních testech, které námořní soudy používají při posuzování sporů týkajících se nákladu.

Odkud tedy tento pojem a jeho autorita pocházejí a na co se dopravci spoléhají? Autorita pochází z konosamentu, nikoli z námořního práva. Ačkoli pojem „konec plavby“ může být pro mnohé nový, tento koncept existuje již řadu let jako součást podmínek konosamentu.

Právní základ pro zastavení plavby před smluvním přístavem vykládky a nepokračování v plavbě spadá pod ustanovení jako „ZPŮSOBY A TRASY PŘEPRAVY“ a „ZÁLEŽITOSTI, KTERÉ MAJÍ NEPŘÍZNIVÝ VLIV NA PLNĚNÍ DOPRAVCE“, která jsou začleněna do přepravních smluv prostřednictvím potvrzení rezervace a podmínek konosamentu. Ustanovení zní například takto (citovány a zvýrazněny jsou pouze relevantní části):

9. ZPŮSOBY A TRASY PŘEPRAVY

9.1 Dopravce (Carrier) může kdykoli a bez předchozího upozornění obchodníka (Merchant):
(d) naložit a vyložit zboží na jakémkoli místě nebo v jakémkoli přístavu (bez ohledu na to, zda je takový přístav uveden na přední straně tohoto dokumentu jako přístav nakládky nebo přístav vykládky) a skladovat zboží v takovém přístavu nebo místě, včetně, ale nikoli výlučně, využití skladovacích prostor mimo přístav v jakémkoli přístavu;

9.2 Svobody uvedené v bodě 9.1 může dopravce uplatnit za jakýmkoli účelem, ať již souvisí s přepravou zboží či nikoli, včetně, ale nikoli výlučně, nakládky nebo vykládky jiného zboží, tankování paliva nebo nalodění či vylodění jakékoli osoby, provádění oprav a/nebo suchého doku, vlečení nebo být vlečen, pomoc jiným plavidlům, provádění zkušebních plaveb a seřizování přístrojů. Vše, co bylo učiněno nebo neučiněno v souladu s bodem 9.1, nebo jakékoli zpoždění z toho vyplývající, se považuje za součást smluvní přepravy a nepředstavuje odchylku od smlouvy

19. OKOLNOSTI MAJÍCÍ NEPŘÍZNIVÝ VLIV NA PLNĚNÍ DOPRAVCE

19.1 Pokud je nebo může být přeprava kdykoli ovlivněna jakoukoli překážkou, rizikem, nebezpečím, zpožděním, obtížemi nebo nevýhodami jakéhokoli druhu a jakéhokoli původu, kterým se dopravce nemůže vyhnout ani při vynaložení přiměřeného úsilí, (i když okolnosti, které vedly k takové překážce, riziku, nebezpečí, zpoždění, obtížím nebo nevýhodám, existovaly v době uzavření této smlouvy nebo převzetí zboží k přepravě), může dopravce podle svého uvážení a bez předchozího oznámení obchodníkovi a bez ohledu na to, zda byla přeprava zahájena, buď:

(c) upustit od přepravy zboží a dát je k dispozici obchodníkovi na jakémkoli místě nebo v jakémkoli přístavu, které dopravce považuje za bezpečné a vhodné, nebo z něhož dopravce není schopen i přes vynaložení přiměřeného úsilí pokračovat v přepravě, čímž odpovědnost dopravce za takové zboží zaniká. Dopravce má nicméně nárok na plnou přepravní sazbu za zboží přijaté k přepravě a obchodník je povinen uhradit veškeré dodatečné náklady vzniklé v důsledku opuštění zboží. Pokud se dopravce rozhodne použít alternativní trasu podle bodu 19.1 (a) nebo pozastavit přepravu podle bodu 19.1 (b), nemá to vliv na jeho právo následně přepravu opustit. 19.2 Pokud se dopravce rozhodne uplatnit podmínky tohoto bodu 19, má dopravce bez ohledu na ustanovení bodu 9 nárok na dodatečné přepravné a náklady, které dopravce určí.

13. KONTROLA ZBOŽÍ A ZVLÁŠTNÍ OKOLNOSTI (na toto se MSC odvolává ve svém prohlášení o ukončení plavby)

Zvláštní okolnosti – Pokud se kdykoli ukáže, že zboží nelze bezpečně nebo řádně přepravit nebo dále přepravovat, a to buď vůbec, nebo bez vynaložení dodatečných nákladů nebo přijetí opatření v souvislosti s kontejnerem nebo zbožím, může dopravce bez předchozího oznámení obchodníkovi (ale pouze jako jeho zástupce) přijmout jakákoli opatření a/nebo

vynaložit jakékoli přiměřené dodatečné náklady na přepravu nebo pokračování v přepravě zboží a/nebo je prodat nebo zlikvidovat a/nebo přepravu zrušit a/nebo je uskladnit na souši nebo na moři, pod střechem nebo pod širým nebem, na jakémkoli místě, které dopravce podle svého výhradního uvážení považuje za nejvhodnější, a jakýkoli prodej, likvidace, zrušení nebo uskladnění se považuje za řádné doručení podle tohoto konosamentu. Obchodník nahradí dopravci veškeré dodatečné náklady, které mu tím vzniknou. Dopravce při výkonu práv obsažených v této doložce není povinen přijmout žádná konkrétní opatření a nenese odpovědnost za žádné ztráty, zpoždění nebo škody, které vzniknou v důsledku jakéhokoli jednání nebo nečinnosti podle této doložky.

** Upozornění: Výše uvedené údaje a formulace pocházejí z přepravních podmínek společnosti MSC a liší se od podmínek jiných přepraveců. Konkrétní ustanovení a formulace najdete v příslušném konosamentu.*

Ačkoli výše uvedená smluvní práva existovala vždy, použití výrazu „konec plavby“ současně na celé obchodní trase, v širokém měřítku a v hromadné veřejné komunikaci se zdá být specifické pro současnou situaci. Předchozí konflikty na Blízkém východě, v Perském zálivu nebo jiné války nevyvolaly stejnou reakci, a důvod je poměrně jasný. Hormuzský průliv nebyl nikdy zcela uzavřen pro obchodní dopravu. Během války v Perském zálivu v letech 1990–1991 zůstaly saúdskoarabské přístavy, včetně Al Jubail a Ad Dammam, po celou dobu konfliktu v provozu a přístupné. Obchodní lodě pokračovaly v plnění smluvních plaveb do cílových destinací. Nedošlo k žádné situaci, která by vyžadovala, aby dopravci v širokém měřítku oznámili, že plavby do celého regionu byly ukončeny. Během iránsko-irácké tankerové války v 80. letech 20. století byl objem komerčních kontejnerů přepravovaných přes Perský záliv jen zlomkem dnešní úrovně. Dopravci řešili narušení provozu plavby po doplutí, bez masivních digitálních poradenských komunikací, které dnes informují tisíce majitelů nákladu současně. Provozní rozsah a komunikační infrastruktura, které vyžadují veřejné prohlášení, prostě neexistovaly. V roce 2026 se nemění smluvní právo, které existovalo vždy. Rozdíl spočívá v účinném uzavření Hormuzského průlivu pro komerční dopravu, rozsahu moderního kontejnerového obchodu přes Perský záliv, digitální viditelnosti v reálném čase, kterou nyní mají rozhodnutí dopravců globální dosah, a komerční nutnosti okamžitě informovat zákazníky po celém světě o ukončení plavby. Výraz „konec plavby“ je novým pojmem pro starý smluvní mechanismus, který se používá v novém provozním prostředí. Zda může majitel nákladu napadnout prohlášení o „konci plavby“, je skutečně neprozkoumané území. Protože tento termín neexistuje v žádném konosamentu ani námořní úmluvě, neexistuje žádný zavedený právní precedens, který by se tímto konkrétně zabýval. Tato otázka nebyla dosud projednána u soudu. Krize v Perském zálivu v roce 2026 může být událostí, která nakonec povede k soudnímu sporu a vytvoří dosud neexistující precedens.



SSL Express 09-03-2026 POUČTE SE (a svého příkazce) Váš rejdař právě oznámil „konec plavby“. Jaké máte možnosti?

V předchozím expressu jsme diskutovali o tom, co znamená „konec plavby“, odkud pochází oprávnění k jeho použití a proč je krize v Perském zálivu v roce 2026 prvním případem, kdy jsme se setkali s použitím tohoto termínu v takovém měřítku. Porozumění tomu, co se stalo, je však jen polovina problému. Naléhavější otázkou pro tisíce majitelů nákladu je nyní: co mám vlastně dělat dál?

- Váš kontejner měl dorazit do přístavu Jebel Ali, Dammam nebo Hamad. Místo toho ho přepravce vyložil v Salalahu, Mundře, Kolombu nebo někde jinde, kde jste nikdy předtím nepodnikali.
- Dopravce bez rozloučení nereaguje
- Přepravce vám účtoval poplatek za konec plavby a navíc se vám načítávají poplatky za překročení doby vykládky, zadržení a skladování v přístavu.
- Měli byste si také uvědomit, že tento problém se bude šířit, protože sítě dopravců jsou propojené a narušení nemusí zůstat pouze v Perském zálivu.

Kontejnery se budou hromadit v neplánovaných vykládacích přístavech, exportní sklady v Perském zálivu budou přetížené, protože nebudou mít lodě, které by je naložily, v celé oblasti budou rušeny plavby a plavební řády budou v chaosu. Dopady na dostupnost plavidel a včasnost přepravy se v nadcházejících týdnech projeví na několika obchodních trasách. Jaké jsou tedy možnosti, pokud vaše zásilka dosáhla konce plavby? Zde je několik věcí, které můžete udělat.

Nejprve si pečlivě prostudujte kupní smlouvu a zvolené Incoterms®, abyste zjistili, kdo nese riziko a náklady spojené s koncem plavby – zda vy jako prodávající, nebo vy jako kupující. Jakmile zjistíte, zda riziko a náklady leží na vás, vyberte si z níže uvedených možností (kliknutím rozbalíte).

1 Sami si zajistíte další cestu

2 Vybalte náklad

3 Přesměrujte přes jiný port pro jiného kupujícího

4 Najděte nového kupce v místě

5 Zkontrolujte pojištění nákladu

6 Opuštěte náklad (Pokud je hodnota zboží nízká ve srovnání s náklady na přesměrování nebo pokud je zboží rychle se kazící a překročilo dobu trvanlivosti, může být opuštění nákladu nejrozumnější a jedinou možností. Stále budete muset uhradit nevyrovnané poplatky za překročení doby vykládky, skladování, vybalení a likvidaci a dodržet místní celní předpisy a předpisy týkající se likvidace. Může to být levnější než přesměrování na jiné místo nebo ponechání nákladu na místě.)

7 Vraťte náklad na místo původu.

8 Uložte a počkejte (U zboží vysoké hodnoty, které má zajištěného kupce, může být rozumné počkat a sledovat, jak se situace vyvine. Pravděpodobně i kupující má zájem na tom, aby zboží obdržel, jakmile se situace vrátí do normálu. Ale i když budete čekat, musíte o tom informovat svého pojistitele. 60denní lhůta běží (podle ustanovení o ukončení přepravní smlouvy v Institute Cargo Clauses vaše pojištění platí pouze 60 dní od data příjezdu nákladu do neplánovaného přístavu, s výhradou dodatečného pojistného, po uplynutí této lhůty pojištění zaniká).

A co byste měli udělat PRÁVĚ TEĎ? Zatímco zvažujete, kterou možnost zvolit, pokud byl váš náklad zasažen, UDĚLEJTE TOHLE:

- Zkontrolujte pravidla Incoterms, abyste pochopili, kdo nese riziko.
- Zavolejte své pojišťovně a zkontrolujte, zda pokračuje krytí podle klauzule o ukončení přepravní smlouvy.
- Kontaktujte svého přepravce a zeptejte se na nejnovější podmínky v přístavu, kde byl kontejner vyložen, a na alternativní přístavy, které by vás mohly zajímat.
- Kontaktujte svého obchodního partnera (prodávajícího, pokud jste kupující, a naopak) a informujte ho o aktuální situaci, abyste pochopili jeho postoj.
- Kontaktujte svou banku, pokud je zásilka realizována na základě akreditivu.

- Vše zdokumentujte: oznámení dopravce, skladové doklady, korespondenci, fotografie. Dopravci uplatnili své smluvní právo. Zda bylo uplatněno spravedlivě, se možná jednoho dne prověří u soudu. Ale v tuto chvíli pomáhá jednat, ne čekat. Krize v Perském zálivu v roce 2026 bude pravděpodobně událostí, která donutí soudy definovat hranice smluvních přepravních podmínek, na které se dopravci odvolávají při ukončování plaveb. Dosud tyto podmínky existovaly nenápadně v malém písmu. Nikdo je nezkoušel v širším měřítku, protože to žádná situace nevyžadovala. Nyní byly uplatněny na celé obchodní trase, což ovlivnilo současně stovky tisíc kontejnerů, a právní, pojistné a obchodní důsledky se projevují v reálném čase. Pokud z této situace vyplývá jeden závěr, pak je to ten, že každý majitel nákladu si musí přečíst podmínky svého náložního listu, než to bude nutné, a prodiskutovat své možnosti do budoucna se svým pojistitelem.

Fwd: Fwd:     **SSL Express 09-03-2026 POUČTE SE Zneužití klauzule o vyšší moc v současné situaci**

Přepravci a zasílatelé by se měli mít na pozoru před potenciálním zneužitím klauzule „vyšší moc“ ze strany dopravců, kteří by mohli opustit zásilku či snížit svoje dopravní závazky vzhledem k poslednímu vývoji na Středním Východě James Hookham, šéf Global Shippers Forum doporučuje vlastníkům zásilek věnovat maximální pozornost tomu, jak budou dopravci oživovat příslušné smluvní podmínky. Někteří zasílatelé mezitím již hlásí ze strany poskytovatelů přepravy zrušení smluvních záruk. Podle Flexportu více aerolinek se odvolává na „vyšší moc“ v souvislosti s uzavřením vzdušného prostoru a eskalací bezpečnostních rizik. Oslovení právní experti se však více kloní k názoru, že užití klauzule o vyšší moci nemusí být zcela a přímočaře v pořádku, jak dopravci předpokládali. Alison Cusack, zakladatelka a první advokátka v Cusack & Co. poukazuje na skutečnost, že pojem vyšší moc byl doposud v oboru používán spíše liberálně. Vyšší mocí se dle ní zacházelo více liberálně než rozhazováním konfet na Times Square v New Yorku o Silvestru. Smluvní definice vyšší moci má však několik klíčových prvků, především neočekávatelných událostí. Geopolitická nestabilita mající vliv na hlavní námořní linky se však vyvíjí již déle než rok. Válečné události mezi zeměmi a následné uzavření – ať již efektivní, legální či jiné – Hormuzského průlivu se dalo předvídat, což přeneseně znamená, že není neočekávatelné.

Od listopadu 2023 Húthiové provedli více než 190 útoků na obchodní lodi plující Rudým mořem a Adenským zálivem a situace se pouze postupně zhoršovala. Zde tedy spočívá problém s užitím nálepky „vyšší moc“, neboť situace trvá již přes rok. Vyšší moc má pokrývat nenadálé, dočasné a nepředvídatelné výpadky, nikoliv strukturální přestavbu globálních obchodních tras.