

SSL EXPRES

10.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



👤 💻 📄 !? SSL Express 10-04-2026 POUČTE SE Dokument o vlastnictví neznamená nutně, že máte zboží ve vlastnictví (Shipping and Freight Resources)

To je jeden z těch rozdílů, které v globálním obchodu matou spoustu lidí, včetně těch, kteří jsou v oboru už třeba i roky. Dokument o vlastnictví je dokument, který dává osobě, která jej drží, právo uplatnit nárok na zboží popsané v tomto dokumentu. Nejčastějším příkladem v lodní dopravě je Obchodovatelný náložný list. Kdo vlastní původní, podepsaný náložný list, má právo převzít náklad v cílovém přístavu. Dokument o vlastnictví vás však automaticky nečiní vlastníkem zboží.

Vlastnictví zboží označuje právní nárok vlastnictví na zboží. Ve většině obchodních transakcí, vlastnictví přechází z prodávajícího na kupujícího v okamžiku PLATBY. Jakmile kupující zaplatí za zboží, zboží mu právně patří. Ale zatímco kupující, který za zboží zaplatil, je právním vlastníkem, nemusí ještě vlastnit Dokument o vlastnictví a bez něj nemůže převzít své zboží. Jejich platba je pouze DŮKAZEM jejich vlastnictví, ne Dokument o vlastnictví. Takže ty dvě věci, dokument a vlastnictví, jdou různými cestami.

- Vlastnictví odpovídá na otázku, **KOMU zboží patří**, což je ve většině případů osoba, která za ně ZAPLATILA.
- Dokument o vlastnictví odpovídá na otázku, **KDO může zboží převzít...**

Tyto dvě otázky mohou mít RŮZNÉ odpovědi ve stejnou dobu.

Banka financující obchodní transakci často drží původní náložný list jako zástavu pro svůj úvěr. Jako držitel Dokumentu o vlastnictví banka kontroluje dodání, dokud kupující nesplatí své dluhy, ale NENÍ vlastníkem zboží. Kupující vlastní zboží od okamžiku, kdy zaplatí. Ale nemohou se těchto věcí dotknout, dokud banka nevydá Dokument o vlastnictví. A právě na to se banka spoléhá. Tady je otázka, kterou stojí za to položit = Ověřuje dopravce vlastnictví před uvolněním zboží?

Krátká odpověď je NE, a to je záměr. Dopravce NENÍ povinen zjišťovat, kdo zboží vlastní, stejně jako není povinností banky ověřit, zda zboží skutečně bylo odesláno. Podle přepravní smlouvy dopravce jednoduše doručí zboží tomu, kdo předloží původní náložný list v dobrém stavu, řádně potvrzený tam, kde je to potřeba. Nevyžadují potvrzení o platbách, kupní smlouvy ani doklady o vlastnictví. Dokument o vlastnictví JE jejich pravomocí k uvolnění, a tam jejich odpovědnost začíná a končí. Právě proto je Náložný list tak silným dokumentem. Je to také důvod, proč jeho nesprávné používání nebo zacházení může způsobit tolik škod. Pokud

dopravce uvolní zboží špatné straně, argument "ale zboží vlastníme my" automaticky neplatí. Jejich povinností je předat jej držiteli Dokumentu o vlastnictví, NE nutně vlastníkovi zboží. Dopravce, který uvolní zboží bez toho, aby příjemce nejprve předal původní náložný list, podstupuje značné právní a finanční riziko, i když je poskytnut Dopis o odškodnění. (Letter of Indemnity) Toto rozlišení je zásadní při sporech o náklad, pojistných nárocích a případech, kdy dopravce uvolní náklad bez původního náložného listu.

Takže co je tu hlavní poznatek: PLATBA ve většině případů stanovuje vlastnictví. Dokument o vlastnictví řídí PŘÍSTUP ke zboží. Dopravce ověřuje DOKUMENT, ne vlastnictví. Jsou to samostatné pojmy, řízené samostatnými sadami pravidel.

Jejich zaměnění nebo předpoklad, že jde o totéž, může vést k vážným obchodním a právním důsledkům pro všechny v řetězci, ať už jste odesílatel, příjemce na záložní listině, speditér, dopravce nebo banka...

¹ *Existují transakce, kde vlastnictví přechází před platbou nebo dokonce bez úplného zaplacení... Obchodování s otevřeným účtem nevyžaduje zapojení banky, i když banka se může v některých případech zapojit prostřednictvím financování faktur nebo factoringu... Prodávající posílá dokumenty přímo kupujícímu, přičemž vlastnictví a přístup ke zboží se přenáší dávno před následováním platby za dohodnutých podmínek. U Documents against Acceptance banka vymáhá dokumenty po přijetí šeku kupujícím, podepsaným závazkem zaplatit v budoucnu, bez nutnosti platby předem. Smlouva, komise, dědictví a soudem nařízené převody jsou případy, kdy vlastnictví přechází bez jakékoli platby... Takže "v místě platby" je nejčastější spouštěč, ale rozhodně to není jediný...*

SSL Express 10-04-2026 Egyptská celní správa zavádí opatření pro usnadnění tranzitu pro koridor v Perském zálivu

Egyptský celní úřad vydal **Procedurální oběžník č. 4 z roku 2026 a Pokyny k usnadnění tranzitních postupů Egypta do a z arabských států Perského zálivu** (odkazy viz níže), zavádějící dočasná opatření pro nepřímé tranzitní zásilky, která jsou účinná od 9. března 2026 po dobu tří měsíců.

Klíčové opatření

Nepřímé tranzitní zásilky přicházející do egyptských přístavů, jejichž konečná destinace je mimo Egypt, jsou osvobozeny od povinnosti získat předběžné identifikační číslo nákladu (ACID).

Tato výjimka pokrývá:

- Zásilky procházející egyptským územím do přístavů Nuweiba, Ain Sokhna nebo Safaga a dále do konečných destinací v zemích Perského zálivu (západoasijských zemích); a
- Zásilky pocházející ze států Perského zálivu a procházející Egyptem na cestě do destinací po celém světě.

Výjimka se vztahuje zpětně na zadržované zásilky a na ty odeslané po zahájení regionálních událostí uvedených v oběžníku.

Provozní požadavky

Přepravní společnosti a lodní agentury musí zajistit splnění následujících podmínek:

1. Náložné listy a nákladní manifesty musí jasně uvádět zahraniční konečnou destinaci.


2. Všechny celní formalities v rámci režimu nepřímého tranzitu musí být splněny, přičemž tyto zásilky mají přednostní zpracování.
3. Jak dovozce, tak exportér musí být zahraničními subjekty.
4. Plná shoda s regulačními a bezpečnostními požadavky musí být udržována po celou dobu přepravy.
5. Přesměrování zásilek na egyptský domácí trh je přísně zakázáno.
6. Oddělení tranzitu připevní elektronické pečetě a zaznamená čísla pečeti na žádost o sledování, přičemž určí schválenou trasu a odhadovanou dobu přepravy.
7. Zásilky budou pečlivě sledovány; jakékoli zpoždění musí být hlášeno Ústřednímu ředitelství celní správy nebo Ředitelství celní bezpečnosti.

Tyto informace byly FIATA předány Stálou misí Egypta při Úřadu OSN v Ženevě, WTO a dalšími mezinárodními organizacemi. Laskavě vás žádáme, abyste tyto informace sdílel se svými příslušnými členy a zainteresovanými stranami.

Pro více informací a informací prostudujte oběžník a Pokyny níže:

[adYIR51ZCF7ES8o6_GoodsinTransitCircular.pdf](#)

[adYIQZ1ZCF7ES8o4_EgyptGoodsinTransitNewProcedures.pdf](#)

 **SSL Express 10-04-2026 IATA varuje, že uklidnění na trhu leteckého paliva může trvat měsíce, přestože Hormuz znovu otevřel**

Podle generálního ředitele IATA Willieho Walshe se očekává, že omezení dodávek leteckého paliva přetrvají ještě měsíce i v případě, že se Hormuzský průliv znovu otevře, což zdůrazňuje zásadní rozdíl mezi současným narušením a předchozími krizemi. Ve svém projevu v Singapuru Walsh uvedl, že úzkým hrdlem už není pouze dostupnost ropy, ale poškození rafinérské kapacity na Blízkém východě, což je klíčové centrum pro globální výrobu paliv.

"Pokud by se znovu (průliv) opravdu otevřel a zůstal otevřený, myslím, že by stále trvalo několik měsíců, než se zásoby vrátí tam, kde je potřeba," řekl.

Palivo, které obvykle tvoří přibližně 27 procent provozních nákladů leteckých společností, se stalo rostoucím tlakovým bodem, jak ceny prudce rostou. Letecké palivo během konfliktu prudce vzrostlo, letecké společnosti již upravují provoz, aby zvládly omezenější dostupnost, včetně přidání zastávek na doplňování paliva a přepravy dalšího paliva. Dopad je nerovnoměrný, přičemž trhy závislé na dovozu v Asii patří mezi nejvíce vystavené. Země jako Vietnam, Myanmar a Pákistán čelí zvýšenému tlaku, protože regionální dodávky se zužují, což je ještě zhoršeno sníženým exportem od klíčových producentů, včetně Číny a Thajska.

Zatímco ceny ropy se zmírnily vzhledem k očekáváním příměří a znovuotevření Hormuzu, Walsh varoval, že stabilizace trhů s palivy v downstreamu bude trvat déle než se stabilizuje kvůli strukturálním omezením rafinace.

Konflikt na Blízkém východě opět odhalil strukturální rys globálního energetického systému: riziko koncentrace. Přibližně pětina světového obchodu s ropou prochází Hormuzským průlivem. Toky LNG z Kataru jsou podobně závislé na stejném koridoru. Mořská ropa a kondenzát proudí Hormuzským průlivem v objemu kolem 14 milionů barelů denně, bez Íránu a dalších 5 milionů barelů denně rafinovaných produktů. Tyto objemy představují přibližně 20 % celosvětové poptávky po ropě a ještě vyšší podíl na námořním ropném obchodu. Typicky denně propluje průlivem asi 6–7 tankerů, včetně velkého počtu VLCC, které dominují přepravě hrubého nákladu. Když roste nestabilita, pojistné prudce roste, ceny přepravy se upravují a délky plavby se zvyšují, protože lodě přeměňují trasu. Efekt je okamžitý a měřitelný. Pro lodní trhy to není nic nového. Co je pozoruhodné, je, jak málo se změnila strukturální expozice. Globální systém fosilních paliv zůstává geograficky koncentrovaný, přičemž produkce je vázána na geologii a obchodní toky na úzká místa. Bezpečnostní rizika jsou zakódována v architektuře systému. Takové chvíle vyvolávají otázku, zda by energetická transformace měla být přeformulována nejen jako klimatická nemoc, ale také jako strategie odolnosti v obchodu.

Zatímco těžba ropy a plynu je vázána na lokalitu, v závislosti na tom, zda státy disponují komerčně životaschopnými zásobami, se vodík a jeho deriváty liší. V systému založeném na fosiliích může mít narušení v jednom regionu nepřiměřeně globální dopady. Produkce zeleného vodíku není geologicky omezena. Je omezena kapitálem, obnovitelnými zdroji a rozvojem infrastruktury. Slunce, vítr a voda jsou geograficky mnohem více rozptýleny než uhlovodíkové pánve, což vytváří důležité rozlišení mezi nimi. V systému derivátů vodíku by se mohly objevovat výrobní uzly na více kontinentech, přičemž obchod na kratších vzdálenostech, například severní Afrika, by zásoboval Evropu. Obchod nezmizí. Poptávka po lodní dopravě by zůstala, ale riziko koncentrace by se mohlo snížit. Místo toho, aby nákladní trhy reagovaly především na geopolitická ohniska v regionech vyvážejících ropu, se riziko více zaměřuje na časové harmonogramy výstavby obnovitelných zdrojů, jistotu politiky a rozvoj infrastruktury. Z pohledu majitele lodí se tím posouvá rizikový profil z geopolitiky směrem k kapitálu a regulačnímu provedení. Velké projekty zeleného amoniaku se již shlukují v známých regionech, jako je Blízký východ, Austrálie, Chile a části severní Afriky. Dodavatelské řetězce elektrolyzátorů zůstávají soustředěny v konkrétních výrobních centrech a potřeba kritických minerálů přináší nové závislosti. Jinými slovy, energetický systém může změnit svou geografii, ale neodstraní vzájemnou závislost.

Relevantnější rozlišení však není nezávislost versus závislost. Jde o dominanci jednoho regionu versus diverzifikovanou produkční volitelnost. Lodní doprava se ocitá v jedinečně náročné situaci s dvojitou sázkou. Odvětví není jen hybatelem uhlovodíků; je to také spotřebitel. Tato dvojitá role ho staví do centra konverzace o přechodu, kdy je v sázce více než kdy dříve. Dlouhodobé období volatility fosilních paliv posiluje argumenty pro diverzifikaci dodávek námořních paliv. Současně zůstávají majitelé lodí opatrní a vyvažují dodržování předpisů s kapitálovým rizikem a zralostí technologií.

Teze o válce jako probuzení má smíšenou historickou stopu. Ropné embargo z roku 1973 vedlo desetiletí investic do energetické účinnosti a alternativních zdrojů v průmyslově vyspělém světě, dokud se v polovině 80. let nevrátila levná ropa a naléhavost zmizela. Evropská plynová krize v roce 2022 vedla k pozoruhodnému zrychlení využívání obnovitelných

zdrojů na celém kontinentu, přičemž instalace větrné, solární energie a tepelných čerpadel na moři dosáhly v letech 2023 a 2024 rekordních hodnot. Zároveň však přinesla dočasný nárůst spotřeby uhlí, snahu o nové dodávky LNG a určitou míru uvěznění infrastruktury fosilních paliv, což komplikuje dlouhodobý přechod. Existují důvody věřit, že tentokrát by to mohlo být jiné. Za pouhých posledních pět let klesly náklady na obnovitelné zdroje energie a elektrolýzu na úroveň, kterou by před deseti lety málokdo předpověděl. Tato změna přitahuje soukromý kapitál v bezprecedentním rozsahu, který už není závislý na nekonečných dotacích. Ale pokud nás historie něco učí, pak je to, že narušení otevírají okna příležitostí, ale nezaručují změnu. Skutečná otázka zní: je toto okno zásadně jiné, nebo jen další fáze? Je pozoruhodné, že některé země nejvíce vystavené narušení energetických toků v Perském zálivu – Čína, Japonsko, Jižní Korea, Německo, Itálie a Francie – patří také mezi nejrychleji se vyvíjející se v budování infrastruktury pro dovoz vodíku.

Bylo by zjednodušené tvrdit, že válka automaticky urychluje obnovitelné zdroje. Historie ukazuje smíšené výsledky. Poptávka po fosilních materiálech může dokonce vzrůst během krizí. Ale momenty narušení odhalují strukturální křehkosti. Současný energetický systém zůstává vysoce efektivní a vysoce koncentrovaný a finanční rozdíl mezi fosilními palivy a obnovitelnými zdroji zůstává reálný. To, co geopolitické narušení nutí tvůrce politik přemýšlet – možná silněji než klimatické argumenty a dohody – je bezpečnost. Najednou už energetická transformace není o emisích nebo cílech; jde o stabilitu a odolnost ve světě, který se zdá být všechno jistý. Pokud přechod k derivátům vodíku v tomto desetiletí významně pokročí, nemusí odstranit geopolitické riziko. Co by to však mohlo udělat, je zředit svůj systémový dopad.

Otázka není, zda vzájemná závislost zmizí. Jde o to, zda příští krize bude mít rezonanci v 20 % globálního obchodu, nebo 5 %. Tento rozdíl by mohl definovat odolnost další energetické éry.

SSL Express 10-04-2026 Příměří mezi USA a Íránem by mělo přinést úlevu v cenách letecké přepravy, úplné zotavení však může trvat měsíce

Příměří mezi USA a Íránem pravděpodobně přinese okamžitou úlevu v oblasti letecké nákladní dopravy, avšak podle analytiků společnosti Xeneta bude trvat ještě jeden až dva měsíce, než se přeprava přes uzly na Blízkém východě plně vrátí k kapacitám a sazbám z doby před konfliktem.

Omezení vzdušného prostoru v Perském zálivu v důsledku konfliktu mezi USA a Íránem donutila letecké společnosti uzemnit letadla a snížit kapacitu na klíčových nákladních koridorech, což vedlo k prudkému nárůstu sazeb na trasách procházejících přes uzly na Blízkém východě – zejména z jihovýchodní Asie do Evropy a z jižní Asie do Evropy. „Obnovení letecké přepravní kapacity na těchto trasách by mělo přinést vítanou úlevu přepravcům, z nichž mnozí čelí přetrvávajícím závažným narušením námořních dodavatelských řetězců, jejichž zotavení z tohoto konfliktu bude trvat mnohem déle.“ Údaje společnosti Xeneta ukazují, že v týdnu končícím 5. dubna vzrostly spotové sazby za leteckou nákladní přepravu na trase z jižní Asie do Evropy o 105 %. Spotové sazby vzrostly také o 87 % z Evropy na Blízký východ, o 84 % z jižní Asie na Blízký východ, o 82 % z jižní Asie do Severní Ameriky a o 72 % z jihovýchodní Asie do Evropy.

Klesající ceny leteckého paliva budou vyvíjet další tlak na pokles, van de Wouw však varuje, že sazby neklesnou tak rychle, jak stouply, a že úplné zotavení na úroveň služeb před konfliktem bude pravděpodobně trvat jeden až dva měsíce. Uvedl: „I když bude létání považováno za

bezpečné, obnovení infrastruktury zabere čas. Zákazníci vás musí znovu najít a znovu vám důvěřovat. Pojišťovny mohou i přes příměří stále nedoporučovat tranzit přes tyto blízkovýchodní uzly. Dopravci nebudou spěchat se snižováním sazeb, protože příměří je pouze dočasné a geopolitická situace zůstává nejistá. Ani odběratelé se nebudou unáhlovat s důležitými rozhodnutími o trasách na základě křehkého dvoutýdenního příměří, zejména vzhledem k tomu, že Írán znovu uzavřel Hormuzský průliv jen několik hodin po oznámení dohody. Bez ohledu na to je dvoutýdenní lhůta příliš krátká na to, aby ospravedlnila restrukturalizaci přepravních plánů – proto neočekávám, že spotové sazby klesnou tak rychle, jak stouply.“

Van de Wouw označuje za klíčovou proměnnou v oživení letecké nákladní dopravy na trasách na Blízkém východě důvěru cestujících. Budou letecké společnosti tyto linky provozovat, nebo naopak omezí své sítě v závislosti na poptávce? To je klíčový faktor pro krátkodobé oživení letecké nákladní dopravy.