


SSL EXPRES

17.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 SSL Express 17-04-2026 Zvláštní zpráva z Číny (z LinkedIn)

Řídí se vaše smlouva čínským právem?

— Nové varování o čínských námořních pravidlech platné od 1. května 2026:

Všechny mezinárodní námořní zásilky zahrnující čínský přístav

— ať už nakládané nebo vykládané v Číně

— budou povinně řízeny kapitolou 4 čínského námořního zákoníku.

Ustanovení o zahraničním právu týkající se B/L budou u čínských soudů neplatné a nevymahatelné.

Ustanovení o zahraniční arbitráži nebo jurisdikci nemohou toto povinné pravidlo přebít.

Platí pouze pro mezinárodní námořní dopravu; letecká, železniční a silniční doprava zůstávají nedotčeny.


Je čas okamžitě zkontrolovat své smlouvy a podmínky dopravy.

P.S. Nová pravidla také přesouvají odpovědnost za opuštěný náklad na odesílatele — a odesílatel nemusí být nutně vlastníkem nákladu.

Ujistěte se, že plně vyhodnotíte svá kombinovaná rizika při obou klíčových změnách.

Originální text najdete na 《中华人民共和国海商法》 (2025)

Tak to asi zatím jen pro zajímavost, mezitím se na LI k tomu strhla divoká diskuze, ovšem bez hmatatelného návodu k použití (jako vždycky). Stay tuned

 **!?** SSL express 17-04-2026 Čtyři století námořní svobody v sázce (Andrew Craig Benett)

Pokud toto čtete, buď se zabýváte obchodem s přepravou, nebo vás to zajímá. Což znamená, že podle definice předpokládáte, že svoboda moří je dobrá věc. Určitě jste si všimli, že jde o esej na obranu Úmluvy OSN o mořském právu (UNCLOS), vzhledem k mimořádnému chování Spojených států amerických v posledních týdnech a mimořádnému chování Islámské republiky Írán v reakci na něj. Proč si myslíme, že všichni máme právo plout obchodními a rekreačními

plavidly (ale ne nutně válečnými loděmi, otrokářskými nebo pirátskými loděmi) po tom, čemu říkáme 'otevřené moře', z jednoho přístavu do druhého? Dnes nám to připadá jasné, ale nebylo to tak – a co je důležité, nyní je ohroženo lidmi, kteří mají více moci než rozumu. Chtěl bych vám doporučit Huga Grotia, Cornelise van Bijnkershoeka a Ferdinanda Galiamiho a poděkovat Horatiovi Nelsonovi, Johnu Barrowemu, Richardu Cobdenovi a Johnu Brightovi. A jejich příznivci. To je poměrně krátký seznam lidí, kteří vytvořili evropský koncept svobody moří. Ne východoasijský koncept, protože ten se zdá být tam víceméně celou dobu až do počátku devatenáctého století, kdy se tyto dvě myšlenky spojily.

Hugo Grotius, 1583 až 1645, byl nizozemský právník, který navrhl myšlenku svobody moří ve své knize *Mare Liberum*, vydané v roce 1609. Myšlenka, že otevřené moře patří všem a nikomu a že každý má právo vyplouvat a plout po moři, začíná právě u této knihy. Cornelis van Bijnkershoek upravil Grotiovu myšlenku tím, že navrhl, že stát s mořským pobřežím má určitá práva nad vodami, která by mohl efektivně ovládat, a byl to Ferdinand Galiami, kdo přišel na to, že pokud král Francie umístí své nejlepší dělo na vrchol Cap Gris Nez a vystřelí ho směrem k Anglii, střela urazila tři míle. Proto je tu třímilový limit. Země jako Nizozemci, kteří chtěli obchodovat mezinárodně, ale nemohli ovládat moře vlastním námořnictvem, upřednostňovali myšlenku *mare liberum*.

Národy jako Španělé, Francouzi a Britové, které si myslely, že mohou ovládat moře, se o to nestaraly. Nelson se do tohoto příběhu zapojuje, protože v sérii spektakulárních námořních vítězství, která vyvrcholila v říjnu 1805, prokázal, že britské královské námořnictvo může ovládat moře a nikdo jiný ne, což znamená, že v roce 1815 John Barrow vedl Královské námořnictvo bez nepřátel a naléhavě potřeboval něco dělat. Řešením bylo zmapovat oceány světa a vynutit zrušení pirátství a obchodu s otroky, což vše 'Barrow's Boys' v Královském námořnictvu provedli, a od roku 1849 přidali čtvrtou, protože v tom roce Británie, kterou Cobden a Bright konvertovali, s pomocí Davida Ricarda, myšlenky volného obchodu, zrušil britské navigační zákony a očekával, že všichni ostatní udělají totéž.

V roce 1939 bylo Královské námořnictvo stále nejsilnější na světě a stále vykonávalo tyto čtyři úkoly, ale okolo roku 1945 Británie došly peníze. Během následujících 20 let Británie postupně přestala hrát policistu na volném moři (ještě na počátku 60. let britské válečné lodě stále prováděly hlídky proti otrokářství a protipirátské operace) a hrát policistu se rozhodly naopak USA, možná s pocitem, že to je to, co by měla dělat země s nejsilnějším námořnictvem. Možná proto, že americké obchodní loďstvo bylo po druhé světové válce již ve vážném úpadku, se zdá, že americké námořnictvo nebylo tak zapojeno do obchodní dopravy jako královské námořnictvo. A pokud přidáme kovové lodě poháněné spalovacími motory, otevřené pokladny, daňové úniky a používání počítačů a kontejnerů, je dokončen příběh obchodní dopravy, jak ji známe, kde my, na rozdíl od našich předků, nemusíme řešit většinu věcí na starém formuláři Lloyd's SG:

"TÝKAJE se dobrodružství a nebezpečí, která my, zajišťovatelé, jsme ochotni nést a přijmout na sebe během této plavby, jsou to na mořích, válečných lodích, ohnivých lodích, nepřátelích, pirátech, tulácích, zlodějích, odhozeních, dopisech o prodeji a protiprodeji, překvapení, zabavení na moři, zatýkání, omezení a zadržení všech králů, princů a lidu, jakého národa, stavu nebo kvality, baratrii kapitána a námořníků (*opakované či trvalé soudní spory za účelem zisku nebo obtěžování*) a všech ostatních nebezpečí, ztrát a neštěstí, která poškodila nebo poškodí uvedené zboží a zboží a lodi atd., nebo jakoukoli jejich část..";

A teď, jen pár let poté, co jsme (s výjimkou Spojených států) všechno uklidili a zapsali jako UNCLOS a přísahali, že to budeme dodržovat, se chystáme to všechno zahodit.

P.S. Pokračování příště

SSL Express 17-04-2026 CMA CGM provede akvizici skupiny Fattal, libanonského distributora působícího v sedmi dalších zemích

CMA CGM dokončuje dohodu o akvizici skupiny Fattal, distributora národních i mezinárodních značek, které působí převážně na Blízkém východě a v severní Africe. Rodinná holdingová společnost se sídlem v Libanonu působí také ve Francii prostřednictvím své dceřiné společnosti Sodimo.

CMA CGM oznámila 14. dubna 2026, že uzavřela dohodu o akvizici celé skupiny Fattal. S podmínkou získání potřebných regulačních schválení se očekává, že transakce (za nezveřejněnou částku) bude uzavřena ve třetím čtvrtletí roku 2026, podle zainteresovaných stran. Ve snaze o trvalý vnější růst – jak dokládají nedávné akvizice skupiny se sídlem v Marseille a její dceřiné společnosti Ceva Logistics turecké logistické společnosti Borusan Lojistik, britského Freightlineru a italského Fagioli – francouzský lodní a logistický gigant pokračuje v posilování své mezinárodní distribuční sítě.

Fattal Group byla založena v roce 1897 v Sýrii pod názvem Khalil Fattal et fils (KFF) a postupně internalizovala své aktivity v Libanonu. Sídlo společnosti se nachází v Bejrútu a v současnosti ji vede Caroline Fattal, pravnučka zakladatele Khalila Farese Fattala. Se zákazníky jako Unilever, Bayer, Mondelez International a Procter & Gamble se skupina specializuje na logistiku distribuce široké škály položek: potravin a nápojů, domácích a osobních pečujících produktů, farmaceutik, zdravotnického a kancelářského vybavení, parfémů a kosmetiky, šperků, tabáku, elektroniky a domácích spotřebičů.

Fattal je velmi aktivní v Libanonu, ale působí také v Iráku, Jordánsku, Alžírsku, Egyptě, Spojených arabských emirátech, na Kypru, a také ve Francii. Ve Francii má skupina dceřinou společnost nazvanou Sodimo, která se specializuje na distribuci vín, nealkoholických nápojů a libanonských a středomořských potravinových produktů.

P.S. Zdá se, že Francouzi uvěřili v blízké ukončení konfliktu Izrael-Libanon. Nebo jen nevědí, co s penězi

SSL Express 17-04-2026 Air France KLM Martinair Cargo oznamuje změnu vedení v Evropě

Air France KLM Martinair Cargo oznámila změnu vedení své evropské organizace, přičemž Bernard Geersing byl jmenován viceprezidentem pro Evropu, s účinností od 1. května. Ve své nové roli bude Geersing vést evropské nákladní aktivity společnosti s důrazem na posílení obchodní výkonnosti a zlepšování vztahů se zákazníky v celém regionu.

Přináší rozsáhlé zkušenosti ze své současné pozice viceprezidenta pro digitální technologii, distribuci a zákaznický servis a pojistné události, kde sehrál klíčovou roli při rozvoji digitálních schopností a zlepšování zákaznického servisu. Předtím také vedl organizaci Benelux Cargo.

GertJan Roelands, senior manažer pro obchod ve společnosti Air France KLM Martinair Cargo, k tomuto jmenování řekl, že je přesvědčen, že tento krok podpoří další fázi nákladní strategie společnosti v Evropě.

Současně Robert Kunen přejde do role viceprezidenta CIO Office v IT divizi Air France-KLM po svém přínosu pro cargo divizi.

SSL Express 17-04-2026 Investor Waterland zkoumá možnosti koupě Duvenbeck-a

U poskytovatele logistických služeb Duvenbeck se objevují stále častější náznaky možné změny vlastnictví. Finanční investor Waterland nepotvrzuje proces prodeje, ale otevřeně mluví o zkoumání strategických možností, když se ho eurotransport.de zepal. Pozornost je zaměřena na odvětví, které je pod rostoucím tlakem: automobilový průmysl.

Duvenbeck má silnou pozici logistického partnera pro automobilový průmysl. V poslední době se prostředí pro klíčové zákazníky Duvenbecku zásadně změnilo: automobilový průmysl čelí klesajícím a volatilnějším výrobním čísly, tlaku na marže a strukturálním otřesům. Tyto události však nenechávají Duvenbecka bez úhony a tlačí ho do nutné proměny. Na tomto pozadí majitelé spolu s nejdůležitějšími zainteresovanými stranami zkoumají vhodné možnosti, jak tuto transformaci co nejlépe podpořit a zajistit, že bude pro Duvenbeck nalezena stabilní a udržitelná cesta do budoucna. To sice nepotvrzuje prodej, ale je stále jasné: Všechny možnosti jsou na stole.

Situaci ještě více vyostřují změny na vrcholu firmy. Generální ředitel Hakan Bicil společnost opustil až na začátku roku 2026.. Podle společnosti došlo k rozchodu na základě vzájemné dohody – na pozadí "změněných tržních podmínek" a nutných úprav obchodního modelu. Od té doby vede firmu Richard Hell, dočasný manažer Alvarez & Marsal, zatímco se hledá nový generální ředitel. Taková změna v citlivé fázi je v odvětví často vnímána jako ukazatel dalekosáhlých strategických změn.

Waterland se k Duvenbecku připojil už v roce 2022 s cílem podpořit růst a internacionalizaci. Možný prodej po přibližně čtyřech letech by tedy přesně odpovídal klasickému cyklu private equity. Investoři rozvíjejí společnosti cíleně a poté hledají nového majitele. Například Duvenbeck převzal v polovině roku 2024 společnost Haslbeck haulage, aby se přiblížil bavorskému automobilovému průmyslu. Nákup skupiny Sander Logistics Group následně posílil pozici v regionu severní Německo. Dále se Duvenbeck pozicionoval jako logistický partner pro Evropu pro čínskou automobilovou skupinu Geely a v roce 2025 otevřel vlastní čínskou reprezentaci. Duvenbeck se však příliš silně zaměřuje na automobilový průmysl a je proto zvláště závislý na jeho rozvoji. Nicméně kolísající výrobní čísla, rostoucí tlak na náklady a strukturální změna v oblasti elektromobility vyvíjejí tlak na celý dodavatelský řetězec tam. A právě tyto faktory Waterland uvádí jako hlavní spouštěč pro průběžné zkoumání strategických možností.