

SSL EXPRES

21.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



🇪🇺 📄 !? SSL Express 21-04-2026 POUČTE SE Rozdíl mezi konosamentem na doručitele a blank endorsed konosamentem

V předchozím článku o tom, že dokument o vlastnictví zboží neznamena vlastníctví zboží, bylo poukázáno na to, že držení dokumentu vlastníctví automaticky neznamena, že jste automaticky vlastníkem zboží. Tento článek posouvá tuto debatu ještě dál, protože existuje další rozdíl, který se neustále míchá v diskuzích o obchodním financování, v digitálních obchodních diskuzích a dokonce i v některých průmyslových publikacích: jak rozlišit mezi konosamentem na doručitele (To Bearer) a blank endorsed konosamentem.

Konosament To Bearer je takový, kde pole příjemce na přední straně dokumentu doslova zní "**To Bearer**" nebo je při vydání dopravcem zcela prázdné. Není tu žádná jmenovaná strana. Neexistuje žádné "Na objednávku společnosti ABC (To Order of)" nebo "Na objednávku XYZ banky". Jen "To Bearer", nebo vůbec nic. To znamená, že ten, kdo fyzicky drží tento dokument, má právo si zboží od dopravce nárokovat. Není potřeba žádné doporučení. Žádné ověření identity. Bez otázek = držíš to, nárokuješ si to. Je vydáván jako na doručitele, od začátku, což je klíčový bod.

Konosament na doručitele je v moderním obchodě extrémně vzácný. Většina hlavních lodních společností je buď zcela zakazuje, nebo vyžaduje zvláštní schválení, než je vydá. Důvod je jednoduchý, z pohledu dopravce je Bearer BL noční můrou z důvodu rizika. Není zde žádný jmenovaný příjemce k vystopování, žádný řetězec podpisů a není způsob, jak ověřit, kdo je legitimní žadatel, pokud se něco pokazí.

Blank Endorsed konosament je úplně jiná věc. Začíná jako **konosament na řad (To Order)**, řádně vydaný převoditelný doklad vyhotovený "To Order" nebo "To Order of" od jmenovaného odesílatele, banky nebo konsignátaře. Má pojmenovanou stranu podle To Order. Má řetězec vlastníctví. Je to standardní nástroj používaný v mezinárodním obchodu každý den. Co to dělá "blank endorsed", je to, co se děje dále po proudu. Když držitel tohoto dokladu podepíše zadní stranu dokumentu bez specifikace, kdo by měl být dalším držitelem, tento akt podpisu promění dokument v nástroj "na doručitele" v daném bodě řetězce. Řad je prázdný, bez jména, jen podpis, a od té chvíle může ten, kdo dokument drží, zboží nárokovat. Takže prázdný řad není výchozí podmínka. Jedná se o akci podniknutou později oprávněnou stranou, která již dokument legitimně držela.

Tak jaký je vlastně rozdíl?

- BL na doručitele se rodí jako nástroj držitele. Nemá žádný předchozí řetězec vlastnictví, žádnou jmenovanou stranu, žádnou historii. Kdo ho drží od okamžiku vydání, může si náklad nárokovat...
- BL na čistý řad začíná jako příkazní BL s jasným řetězcem vlastnického práva a stává se dokladem na doručitele až v okamžiku, když ho legitimní držitel podepíše s prázdným určením převodu. Má to historii. Můžete vystopovat, kdo ho držel, kdo ho podepsal a kdy.

Proč je toto rozlišení důležité v obchodu a obchodním financování?

To je důležité, protože se tyto dvě věci někdy zaměňují, například v diskuzích o elektronických nákladních listech a digitálním obchodu. Když banky mluví o potřebě schopnosti "blank endorsement" na platformách eBL, mluví tím o možnosti vzít objednávku BL a podepsat ji jako čistý papír nebo ji převést na sekundární trhy. Nežádají o vydání konosamentu na doručitele. Prázdné eBL s potvrzením dává bance kontrolu nad zbožím, protože drží dokument, kontroluje doručení a může tuto kontrolu převést, aniž by musela jmenovat dalšího držitele. To je likviditní funkce, kterou banky oceňují. Ale i v tomto stavu má dokument stále sledovatelný předchozí řetězec. Dopravce ví, kdo byl původní odesílatel, banka ví, jak se k němu dostali. Ten řetězec je nesmírně důležitý, když se něco pokazí. Pravý Bearer BL nic z toho neposkytuje, a právě proto jsou dopravci tak zdrženliví je vydávat.

A znamená držení kterékoliv z nich, že vlastníte zboží? NE. A tady se vracíme k jádru předchozího článku. Dokument na tuto otázku neodpovídá, ale základní transakce ano. Držení BL na doručitele, nebo BL blank endorsed, nebo jakéhokoli náložného listu, vám dává pouze kontrolu přístupu k zboží. Nestáváte se právním vlastníkem zboží jen tím, že držíte dokument. Stáváte se právním vlastníkem na základě platební transakce, která je jeho základem. Dopravce zboží předá tomu, kdo dokument předloží, protože to je jeho povinnost podle přepravní smlouvy. Nežádá potvrzení o zaplacení zboží, neověřuje kupní smlouvu. Ověřuje dokument. Ale rozhodnutí dopravce o uvolnění zboží nepřenáší právní titul = přenáší fyzické vlastnictví. Zatímco skutečný vlastník zboží může mít také náložný list, opak je stejně možný. Někdo může mít u sebe náložný list a vůbec nebýt právním vlastníkem zboží. Záleží úplně na tom, jak se k tomu dokumentu dostali...

- Dostali ho, protože za zboží zaplatili?
- Dostali ho kvůli nesprávnému doporučení, krádeži nebo podvodu?
- Zastavil předchozí držitel dokument nebo ho založil jako zástavu k získání financování, i když tento předchozí držitel sám nemusel být právním vlastníkem zboží?

V tomto posledním případě máte situaci, kdy ani strana, která dokument zastavila, ani strana, která jej nyní drží jako zástavu, není právním vlastníkem zboží. Přesto dopravce náklad předá tomu, kdo ho předloží. Tak mocný a nebezpečný může být tento dokument, když projde do nesprávných rukou. V případě Bearer BL konkrétně existuje další vrstva. V některých jurisdikcích zákon předpokládá, že držitel dokumentu ho získal legitimně, a dopravce na základě tohoto předpokladu reaguje při propuštění zboží. Ale to není univerzální princip, protože síla tohoto předpokladu se výrazně liší v závislosti na platném právu transakce a zemi, kde je zboží uplatněno. A i když tento předpoklad existuje, není to právní fakt, lze to zpochybnit. Pokud byl Bearer BL ukraden, padělán nebo získán podvodem, právní titul původního vlastníka k zboží automaticky nezmezí, ani poté, co dopravce náklad předá držiteli. Co mizí, je praktická možnost získat tyto věci zpět bez nákladných právních kroků. Vlastnictví zboží je stanoveno platbou a řízeno základní kupní smlouvou, zatímco dokument ovládá přístup - to jsou oddělené věci. Jejich zaměňování vede k reálným obchodním a právním důsledkům pro všechny v řetězci.

SSL express 21-04-2026 Nový šéf v přístavu Antverpy-Zeebrugge

V přístavu Antverpy-Zeebrugge dochází ke změně vedení. Jak přístav oznámil, generální ředitel Jacques Vandermeiren rezignuje na svou pozici. Dokud nebude nalezen nástupce, bude nadále firmu řídit současný provozní ředitel Rob Smeets, dodala zpráva. Podle portu se o Vandermeirenově (62) nástupci hovoří "nějakou dobu" a probíhaly "v zákulisí". Nyní, když je přístav na "začátku nové strategické fáze", je také čas na změnu vedení. Nová fáze, pokračuje přístav, má být charakterizována "nákladovou efektivitou" a "udržitelným vytvářením hodnoty".

To vyvolává otázku, jaké cíle si přístav myslí, že dříve sledoval. Alespoň co se týče tvorby hodnoty, rozvoj v Antverpách pod vedením Vandermeirena byl v poslední době skutečně slabší. V roce 2025 klesla propustnost o 4,1 procenta. V té době vedení přístavu uvedlo, že zápor byl zcela způsoben zmenšující se přepravou hromadného nákladu. Současně Antverpy-Zeebrugge ztratily podíl na trhu v kontejnerové dopravě: v oblasti Hamburk-Le Havre tento podíl klesl v prvních devíti měsících loňského roku o 1,2 procentního bodu na 29,3 procenta. V Belgii to bylo naopak ospravedlněno stávkami a novými jízdami řady lodních aliancí. Útoky skutečně ovlivnily přístav pod vedením Vandermeirena. Několik týdnů se manipulace s kontejnery v přístavu zcela zastavila. Na moři docházelo ke zpožděním a dopravním zácpám, které se Vandermeirenovi podařilo vyřešit až pozdě.

Vandermeiren je od roku 2017 odpovědný za přístav Antverpy. Pod jeho dohledem došlo také ke sloučení s přístavem Zeebrugge. Ve svém prohlášení pro přístavní asociaci uvedl, že je nyní "čas na novou éru – pro společnost i pro mě osobně".

SSL Express 21-04-2026 Doprava v Brenneru: Tyrolsko si stěžuje na více než 1 miliardu eur externích nákladů

Již dnes pořádá Evropský soudní dvůr (ESD) v Lucembursku ústní jednání v italském řízení o porušení práv proti rakouským zákazům řízení v koridoru Brenner. Méně než týden předtím se rakouská spolková země Tyrolsko nyní staví do pozice prvního hráče zapojeného do soutěže o suverenitu výkladu: ve státní komunikaci René Zumtobel, regionální ministr dopravy, vyzývá k stanovení skutečných rozdílů nákladů mezi silnicemi a železnicemi s ohledem na externí náklady. Silniční doprava je podle tiskové zprávy rakouského státu "jednoduše příliš levná a energeticky neúspěšná". Jako důkaz pro tuto argumentaci Zumtobel odkazuje na výsledky nedávné studie strategické organizace Eusalp, jejíž akční skupina se zabývá čtyřmi otázkami mobility v alpském regionu. Z toho vyplývá, že vnější náklady na silniční nákladní dopravu v Brennerském koridoru na tunový kilometr jsou více než čtyřikrát vyšší než náklady na železniční dopravu. Podle Zumtobela se to musí odrazit i v cenách dopravy silniční nákladní dopravy. Externí náklady zahrnují emise skleníkových plynů poškozujících klima, znečištění ovzduší znečišťujícími látkami, hlukové znečištění a poškození ekosystémů, stejně jako ekonomické důsledky dopravních zácp způsobených ztrátou času nebo zdravotními náklady v případě nehod. Studie vypočítává finanční škody pro společnost i následné náklady, které musí nést. K tomu čerpá z četných zdrojů dat, například z předchozích průzkumů z různých regionů. Studie byla založena na dopravních datech za rok 2023 a studiích provedených v období od roku 2006 do roku 2025. Pozorování se proto zaměřilo na zvláštnosti alpské oblasti, jejíž topografie a meteorologie znamenaly větší zátěž pro životní prostředí a společnost.

Zkoumá celkem šest přeshraničních úseků a koridorů v alpském regionu, včetně Brennerského koridoru mezi Mnichovem a Veronou. Nicméně ani stát Tyrolsko, ani organizace Eusalp v současnosti text studie neposkytují. Zatím je z výsledků, které stát uvádí ve svém oznámení, známo jen několik dat.

Podle studie jsou vnější náklady na silniční nákladní dopravu na přibližně 430 kilometrů dlouhém Brennerském koridoru mezi Mnichovem a Veronou více než čtyřikrát vyšší na tunový kilometr než na železniční dopravu. Studie odhaduje celkové škody způsobené samotnou nákladní dopravou na přibližně 1,1 miliardy eur ročně. Z toho je asi 96 procent generováno silnicí a pouze 4 procenta železnicí. Většina ostatních argumentů není nová. Stát se již léta odvolává na výsledky průzkumu, který si sám objednal, podle kterého asi třetina nákladních vozů na trase Brenner podniká objížďku delší než 60 kilometrů. Podle Zumtobelu je rozhodujícím faktorem pro tuto volbu trasy nízké mýtné. Dřívější studie objednané státní vládou také vedly k úvahám o energetické účinnosti a emisích z těchto dopravních prostředků. Podle studie vypouští železniční doprava přibližně o 85 procent méně emisí CO₂ a spotřebuje asi o 80 procent méně energie než silniční nákladní doprava.

Mezitím Pracovní skupina pro alpskou tranzitní dopravu, která zahrnuje Německou spolkovou asociaci silniční dopravy, logistiky a likvidace (BGL) a také silniční dopravní asociace AISÖ (Rakousko), ANITA (Itálie), FNTR (Francie), ITD (Dánsko), NLA (Dánsko, Švédsko, Norsko), TLN (Nizozemsko) a světovou asociaci IRU, ve svém prohlášení vítá, že "tento právní případ, který má mimořádný význam pro evropský dopravní průmysl, konečně začíná pracovat". Očekává tedy, že Evropský soudní dvůr bude rakouská dopravní omezení považovat za nepřipustná. Soud již dvakrát shledal, že sektorový zákaz řízení je v rozporu s právem EU. Dopravní a logistické asociace popisují situaci jako nesnesitelnou pro ekonomiku, středně velký dopravní průmysl, postižené řidiče kamionů a obyvatele údolí Bavorských obcí. Proto doufají, že konečné rozhodnutí Soudního dvora EU bude vydáno brzy po ústním slyšení.