S S L E X P R E S
16.10.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

👩‍⚖️ 💶 🚢 SSL express 16-10-2026 POUČTE SE Kdo hradí jednotlivé poplatky při námořní přepravě

O tom, kdo hradí jednotlivé poplatky při námořní přepravě, se rozhoduje na dvou místech: v kupní smlouvě mezi kupujícím a prodávajícím a v přepravní smlouvě s přepravní společností. Pokud kupní smlouva obsahuje pravidla Incoterms® (např. verze z roku 2020), určuje zvolené pravidlo rozdělení nákladů mezi kupujícího a prodávajícího.
To, kdo hradí jednotlivé poplatky při námořní přepravě, závisí na kupní smlouvě, která může, ale nemusí zahrnovat pravidla Incoterms®. Pravidla Incoterms® jsou v tomto případě důležitá, protože určují, kde končí odpovědnost prodávajícího za náklady a kde začíná odpovědnost kupujícího. Kupující nebo prodávající budou hradit různé poplatky různým subjektům a otázka, kdo hradí jaké poplatky při námořní přepravě, mate mnoho lidí v oboru, ať už jste v něm nováčkem, nebo již máte zkušenosti.
Prvním místem, kde je třeba hledat odpověď na otázku „Kdo hradí které poplatky při námořní přepravě zboží“, je kupní smlouva mezi kupujícím a prodávajícím. Proč? Protože kupní smlouva kromě popisu specifikace zboží může odkazovat také na klíčovou složku, a tou jsou pravidla Incoterms®. Ačkoli NENÍ povinné je do kupní smlouvy zahrnout, začlenění pravidel Incoterms® do kupní smlouvy vyjasňuje povinnosti kupujících a prodávajících, pokud jde o náklady a rizika, a snižuje nejednoznačnost transakce. Kupující a prodávající mají k dispozici 11 pravidel Incoterms® v nejnovější verzi, Incoterms® 2020. Každé z nich stanoví odlišný okamžik přechodu nákladů a rizik a pravidla jsou rovněž klasifikována podle zvoleného způsobu přepravy.

PRAVIDLA PRO JAKÝKOLI ZPŮSOB NEBO ZPŮSOBY PŘEPRAVY
EXW – Ex Works (ze závodu)
FCA – Free Carrier (vyplaceně dopravci)
CPT – Carriage Paid To (přeprava placena do)
CIP – Carriage and Insurance Paid To (přeprava a pojištění placeny do)
DAP – Delivered at Place (dodáno v místě)
DPU – Delivered at Place Unloaded (dodáno a vyloženo v místě)
DDP – Delivered Duty Paid (dodáno clo hrazeno)

PRAVIDLA (DOPORČENÁ) PRO NÁMOŘNÍ A VNITROZEMSKOU VODNÍ DOPRAVU
FAS – Free Alongside Ship (K boku lodi)
FOB – Free On Board (vyplaceně na palubu)
CFR – Cost and Freight (náklady a dopravné)
CIF – Cost Insurance and Freight (náklady, pojištění a dopravné)

V závislosti na použitých pravidlech Incoterms® bude kupující nebo prodávající hradit náklady

- poskytovatelům služeb předpřepravy, včetně, avšak nikoli výlučně, dopravce, zasilatele, celního deklaranta, zprostředkovatele přepravy, inspekčních agentur, státních orgánů, přístavu, celních orgánů, pojišťoven a jakéhokoli jiného subjektu zapojeného do přepravy
- poskytovatelům přepravních služeb, jako jsou námořní přepravní společnosti, NVOCC
- poskytovatelům služeb následné přepravy, včetně, avšak nikoli výlučně, dopravce, zasilatele, celního deklaranta, zprostředkovatele přepravy, inspekčních agentur, státních orgánů, přístavu, celního úřadu, pojišťoven a jakéhokoli jiného subjektu zapojeného do přepravy

Pro úplné a komplexní pochopení se doporučuje prostudovat celou příručku Incoterms® 2020, kterou si můžete zakoupit. Chcete-li získat profesionální certifikát, můžete si zakoupit nový hybridní vzdělávací kurz ICC Academy – Incoterms® 2020 Certificate – vyvinutý vzdělávací divizí ICC, ICC Academy (Praha). Tento kurz je jediným online školením na světě schváleným ICC, které se zabývá pravidly Incoterms® 2020.

Pravidla Incoterms® rovněž určují, kdo uzavírá přepravní smlouvu s přepravní společností. Může jím být kupující, prodávající nebo kterýkoli z jejich zástupců. Přepravní smlouva nemusí mít podobu jediného dokumentu, ba dokonce nemusí být vůbec dokumentem, protože ústní nabídka a přijetí se považují za závaznou smlouvu.Přepravní smlouva může mít podobu

- ústní nabídky přepravy nákladu a jejího přijetí;
- potvrzení rezervace;
- konosamentu, který obsahuje nebo dokládá podmínky přepravní smlouvy.

Na rozdíl od kupní smlouvy je v přepravní smlouvě irelevantní, kdo je kupujícím a prodávajícím, ani jaká pravidla Incoterms® byla dohodnuta. Je třeba si uvědomit, že prodávající, vývozce a odesílatel na straně původu a kupující, dovozce a příjemce na straně určení mohou být zcela odlišné osoby a do procesu může být zapojeno i několik zprostředkovatelů. V mnoha případech přepravní společnost nezná, nevidí ani nemá přístup k skutečnému prodávajícímu a kupujícímu, takže technicky vzato se zajímá pouze o to, kdo provedl rezervaci, kdo se zavázal k úhradě a jak je náklad označen v konosamentu z hlediska toho, kde je zaplacen. A jelikož mohou existovat zprostředkovatelé nebo poskytovatelé logistických služeb zastupující kupujícího i prodávajícího, může se stát, že jedna ze stran uhradí náklady na námořní přepravu a poplatky související s následnou přepravou, zatímco strana, která provedla rezervaci, uhradí poplatky v přístavu odeslání a pozemní poplatky, a to v závislosti na dohodnutých pravidlech Incoterms®.
Pokud nejsou pravidla Incoterms® začleněna do kupní smlouvy nebo v ní nejsou použita, existují, nebo by alespoň měly existovat, nějaké dohodnuté platební podmínky a platební proces se pak bude řídit těmito podmínkami. Například strana provádějící rezervaci může zaplatit přepravní společnosti a dalším dodavatelům veškeré poplatky od zabalení nákladu do kontejneru, přes poplatky za kontrolu, celní odbavení, přístavní poplatky (wharfage), poplatky za dokumentaci, VGM, přepravu do přístavu, THC v nakládacím přístavu, poplatky přepravní společnosti, poplatky za konosament atd. V zásadě se jedná o všechny poplatky precarriage. Na straně místa určení bude přepravní společnost nebo její zástupce požadovat od příjemce nebo jeho zástupce úhradu poplatků v místě určení, jako jsou THC v přístavu vykládky, poplatky za doručovací příkaz a poplatky za dokumentaci, a v případě zásilky s přepravným na účet příjemce také samotné přepravné. Poplatek může být také předplacen v místě odeslání (Freight Prepaid) nebo splatný v místě určení či jinde (Freight Collect), přičemž k vydání nákladu dojde teprve poté, co budou dopravci v plné výši uhrazeny všechny poplatky na obou

koncích přepravy. Zvláštní pozornost je proto třeba věnovat části „Freight Payable at Destination“ (dopravné splatné v místě určení), která se obvykle nachází v části 4 konosamentu, a také pravidlům Incoterms® uvedeným v kupní smlouvě.
Další důležitou skutečností, kterou je třeba si uvědomit, je, že mezi pravidly Incoterms® a rejdařem neexistuje žádná přímá souvislost ani vazba. Kupující/prodávající ani jejich zástupce proto NESMÍ předpokládat, že pokud uvedou CIF Chittagong, FCA Freeport nebo EXW Ennore, dopravní společnost jim bude účtovat poplatky podle pravidel Incoterms®. V praxi jsem byl svědkem několika sporů mezi obchodní stranou a rejdařem ohledně nezaplacených poplatků, a to je také jeden z důvodů, proč dopravci neuvádějí obchodní informace o prodeji (jako jsou pravidla Incoterms®) v konosamentu. Pokud rejdař vystaví fakturu straně, která by podle kupní smlouvy neměla tento poplatek hradit, rejdař tuto situaci nebude řešit. Strana, která poplatek zaplatí, si jej musí vymáhat od druhé strany na základě kupní smlouvy. Proto je nutné, aby pravidla Incoterms® v kupní smlouvě a přepravní podmínky v přepravní smlouvě byly sjednány společně, nikoli odděleně.

Závěr
Pokud není toto rozlišení, kdo hradí jaké poplatky za námořní přepravu, jasně stanoveno hned od začátku – ať už ve fázi uzavření kupní smlouvy mezi kupujícím a prodávajícím, nebo ve fázi rezervace mezi dopravní společností a stranou provádějící rezervaci –, mohou v průběhu přepravy vzniknout dodatečné poplatky, které bude muset někdo uhradit. A to nebude žádná legrace...

👩🏻‍⚖️🍰🛃 SSL Express 16-10-2026 Společnost TGW Logistics zažívá explozivní růst, a to téměř o 30 %

Společnost TGW Logistics, která prokazuje téměř odvážnou odolnost, nadále láme rekordy. Po velmi solidním fiskálním roce 2024–2025 zaznamenala rakouská intralogistická společnost ve svém posledním finančním roce 29% růst. Od 1. července 2025 do 30. června 2026 dosáhla tržeb ve výši 1,37 miliardy eur a EBIT (finanční ukazatel měřící provozní ziskovost) ve výši 54,4 milionu eur, oproti 49,3 milionu eur v předchozím roce.
„29% nárůst tržeb je výjimečný, a to i v dynamickém odvětví, jako je intralogistika, a potvrzuje naši růstovou strategii ,“ uvedl Henry Puhl, generální ředitel společnosti TGW Logistics, s odkazem na cíl společnosti pro rok 2025, kterým je zdvojnásobení tržeb do roku 2030. „ S 1,37 miliardami eur jsme dosáhli nejvyšších tržeb v historii naší společnosti. Naše příjmy z objednávek také dosáhly rekordní úrovně 1,75 miliardy eur. “
Dalším vyvíjejícím se číslem je počet zaměstnanců, který za jeden rok narostl o 400. K 9. říjnu 2026 měla společnost TGW Logistics 5 063 zaměstnanců, z toho 149 ve Francii. Mateřská společnost jim vyplatí bonus ve výši šesti milionů eur. Jak Henry Puhl zdůraznil v rozhovoru , všichni zaměstnanci obdrží v zájmu transparentnosti a spravedlnosti stejnou základní částku.
Během loňského fiskálního roku podepsala společnost, proslulá svými řešeními pro přepravu zboží do ruky, kompletními balíkovými systémy a kapesním třídičem SmartPocket, řadu smluv. Mezi ně patří významní zákazníci, jako je Marks & Spencer ve Velké Británii a Dm-drogerie markt v Německu a Rakousku.
Mezi významné probíhající projekty patří automatizace teplotně řízeného distribučního centra o rozloze přes 56 000 m² v Texasu pro amerického giganta v oblasti chladírenských skladů Lineage. Poskytovatel intralogistických služeb je zodpovědný za automatizaci klíčových

procesů do doby, kdy by měl být provoz plánován na konec roku 2027. Konečně je třeba poznamenat, že mezinárodně zaměřená skupina se sídlem v Horním Rakousku otevře na konci října 2026 svou 25. pobočku v Pune, centru technologických společností v západní Indii.