S S L E X P R E S
20.10.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

🚚 🦹 !! SSL Express 20-10-2026 Varování před podvodnými dopravci

1) první se vydával za skutečného belgického dopravce Dilissen Logistics BV.
Skutečný dopravce uvádí jako svou e-mailovou adresu: Jan@dilissen-logistics.com, zatímco pravděpodobný fantomový dopravce komunikoval z e-mailové adresy Jan@dillissen-logistics.com která se od adresy skutečného dopravce liší pouze přidáním dalšího písmena „l“ do názvu domény“, a je tedy lehce zaměnitelná se skutečnou e-mailovou adresou.
2) druhý se vydával za skutečného rakouského dopravce Top Logistik GmbH.
Skutečný dopravce uvádí jako svou e-mailovou adresu: thomas.bachler@toplogistik.com , zatímco pravděpodobný fantomový dopravce komunikoval z e-mailové adresy thomas.bachler@toplogIstik.com , která se od adresy skutečného dopravce liší pouze záměnou písmena „i“ za písmeno „l“ v názvu domény, a je tedy lehce zaměnitelná se skutečnou e-mailovou adresou.
3) třetí se vydával za skutečného německého dopravce GRAND GROUP MANAGEMENT & SPEDITIONS GMBH.
Skutečný dopravce uvádí jako svou e-mailovou adresu: s.lang@grandgroup.de , zatímco pravděpodobný fantomový dopravce komunikoval z emailové adresy s.lang@grandgroupe.de , která se od adresy skutečného dopravce liší pouze přidáním písmene „e“ do názvu domény“, a je tedy lehce zaměnitelná se skutečnou emailovou adresou.
Jak vidíte, podvodů přibývá, buďte maximálně obezřetní

👷 ✊ 👫 SSL express 20-10-2026 DSLV varuje před nedostatkem zaměstnanců ve spedičních společnostech

Německé ozbrojené síly potřebují více záložníků. Pokud by však byli zaměstnanci povoláváni k vojenské službě na delší dobu, mohlo by to pro spediční společnosti představovat značné problémy. Německý svaz spedice a logistiky (DSLV) proto volá po větší jistotě plánování a finanční podpoře pro logistický sektor.
Co se stane, když německé ozbrojené síly (Bundeswehr) povolají zaměstnance ze spedičních a logistických společností do záložní služby na několik týdnů nebo i déle? Pro postižené společnosti by se to mohlo rychle stát problémem. Koneckonců, odvětví dopravy a logistiky se již potýká s nedostatkem personálu. Německý svaz spedičních a logistických společností (DSLV) proto varuje před další zátěží vyplývající z plánovaného zákona o posílení záloh.
Důvodem je první čtení návrhu zákona v Bundestagu 15. října 2026. Svaz obecně podporuje posílení záloh Bundeswehru. Legislativa však musí zajistit, aby spediční a logistické společnosti mohly plnit své zásobovací povinnosti i během vojenských cvičení nebo v krizových dobách.
Klíčovým bodem kritiky je navrhovaná lhůta pro povolávání do služby. Podle plánů mají být povolávací oznámení doručována osm týdnů před nástupem do služby. Německý svaz zasilatelství a logistiky (DSLV) to považuje za nedostatečné. Svaz požaduje alespoň tříměsíční

předstih, aby firmy mohly lépe plánovat absenci svých zaměstnanců a v případě potřeby zařídit náhradu. Zaměstnavatelé musí mít navíc ze zákona právo informovat se o statutu záložníků svých zaměstnanců. Teprve poté mohou potenciální absenci zohlednit ve svém personálním plánování v rané fázi. Zejména malé a střední spediční společnosti by mohly čelit potížím, pokud by do záložní služby bylo současně povoláno několik zaměstnanců. Svaz proto požaduje, aby se při vydávání povolávacích oznámení zohledňovala i personální situace firmy. Podle asociace jsou stávající předpisy pro finanční kompenzace nedostatečné. V současné době federální vláda přispívá na náklady náhradního pracovníka pouze za určitých podmínek. Tento náhradní pracovník musí mít stejnou kvalifikaci jako povolaný zaměstnanec a musí být najat přímo společností. DSLV (Německý svaz pro spedice a logistiku) požaduje, aby v budoucnu byli do systému finanční podpory zahrnuti i dočasní náhradní pracovníci s různou kvalifikací, stejně jako dočasní agenturní pracovníci. „Efektivní obrana státu a aliance vyžaduje nasaditelné ozbrojené síly a podporu logistického sektoru," vysvětluje generální ředitel DSLV Frank Huster. Poselství asociace: Silnější rezerva Bundeswehru a fungující logistický systém nesmí být proti sobě postaveny. I v krizi musí být podniky a obyvatelstvo spolehlivě zásobovány zbožím.

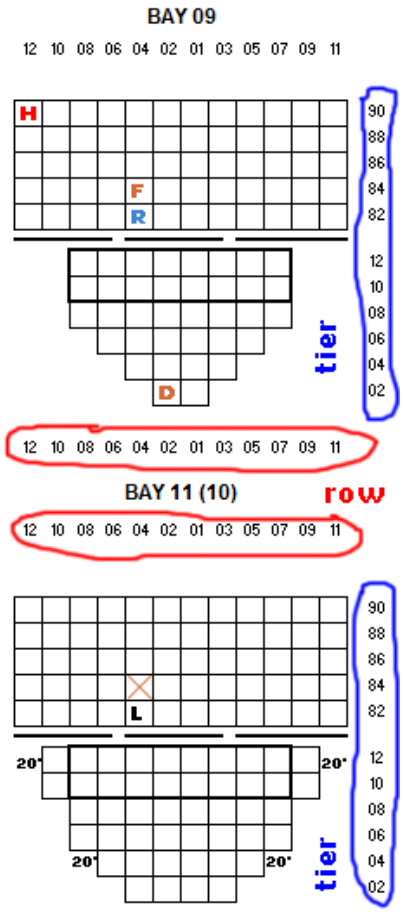
🚢❌📡 SSL Express 20-10-2026 Británie naléhavě žádá lodě, aby se připravily na plavbu bez spolehlivého GPS

Británie varovala majitele lodí, že satelitní navigaci v některých z nejrušnějších námořních regionů světa již nelze brát jako samozřejmost, a vyzvala posádky, aby si procvičovaly navigaci bez GPS, protože rušení a spoofing se stávají stále rozšířenějšími. V nové námořní pokynové poznámce MGN 719 varuje britská Agentura pro námořní a pobřežní stráž (MCA), že rušení v Baltském moři, Černém moři, na Blízkém východě, v Perském zálivu a v částech východní Asie znamená, že se již nelze spolehnout na informace o poloze, navigaci a čase získané ze satelitů všude. Varování sahá daleko za hranice elektronických map. Agentura identifikuje dlouhý seznam potenciálně zranitelného vybavení, včetně ECDIS, AIS, autopilotů, systémů dynamického určování polohy, radaru, gyrokompasů a komunikačního zařízení GMDSS. Ohroženým zařízením jsou také systémy na pevnině, lodní dopravy, lodivodské systémy, platformy pro správu přístavů a automatizované logistické systémy.
Finanční důsledky jsou značné. MCA s odkazem na dřívější výzkum britské vlády odhaduje, že sedmidenní výpadek GNSS by mohl britskou námořní ekonomiku stát 1,5 miliardy liber (2 miliardy dolarů), včetně 1,3 miliardy liber jen na provoz přístavů. Pokyny naléhavě vyzývají provozovatele, aby přesně identifikovali, které systémy jsou závislé na datech získaných ze satelitů, zavedli postupy pro detekci rušení a pravidelně procvičovali posádky v alternativních navigačních metodách. Doporučuje se radarové zaměřování, vizuální azimut, nebeská navigace a odhadování polohy.
Oznámení navazuje na rostoucí důkazy o tom, že rušení satelitní navigace se v konfliktních zónách stává spíše rutinním provozním rizikem než občasnou nepříjemností. Nejnovější údaje námořní zpravodajské firmy Windward ukazují průměrně 5 131 případů rušení GPS denně během třetího čtvrtletí, přičemž bylo postiženo více než 124 000 jednotlivých plavidel.
Výzkum zveřejněný začátkem tohoto roku Královským institutem navigace zjistil, že 14 % respondentů průzkumu zažilo nebezpečnou nebo nezákonnou situaci v důsledku rušení GNSS. V červenci společnost SplashTech informovala o vládním dotazníku, o kterém se předpokládá, že pochází z Británie, v němž se provozovatelů lodí ptali, zda jejich posádky provedly cvičení

odmítnutí GNSS, rozumějí zranitelnostem propojeného mostního zařízení a zda dokáží obsluhovat ECDIS v režimu výpočtu polohy. Nedávno server SplashTech informoval o tom, jak čtyři tankery v Černém moři zřejmě vysílaly své pozice v Limě v Peru, která je vzdálena více než 12 000 km. Samostatné monitorování identifikovalo během jediného týdne v září v Ománském zálivu 1 702 nemožných změn polohy 379 plavidel.
Spojené království investuje do záložního systému pozemní navigace prostřednictvím svého vylepšeného programu Loran (eLoran), ale nejnovější pokyny MCA jasně ukazují, že technologické alternativy budou široce dostupné až po určité době. Plánovaná britská síť eLoran by neměla poskytovat počáteční časové možnosti dříve než v roce 2028, přičemž plné služby určování polohy a navigace jsou plánovány na rok 2030.

🚢📦❓ SSL Express 20-10-2026 POUČTE SE Jak určit polohu bedny na kontejnerové lodi

Někteří lidé v oboru dokáží identifikovat, kde byl kontejner na palubě lodi uložen, pouhým přečtením polohy uložení (známé také jako poloha buňky) a také to, zda se jedná o 20stopý nebo 40stopý kontejner. Jak to dělají? Hlavně na základě zkušeností s manipulací s plány skladování, ale existuje na to vzorec. Jak se čte poloha uložení kontejneru: 090482 je příklad úložné pozice. Ta je v zásadě rozdělena do 3 částí.
09 / 04 / 82 – kde 09 je stojan, 04 je řada a 82 je úroveň – v překladu do angličtiny to znamená:
Stojan (Bay) = každá kontejnerová loď je rozdělena do oddílů, které se nazývají Stojany. V závislosti na velikosti lodi se bude postupovat například od 01 do 40, kde Stojan 01 je stojan směrem k přídi (přední části) lodi a Stojan 40 je záď (zadní část) lodi. Liché stojany (1, 3, 5 atd.) znamenají, že se jedná o 20stopý prostor, a sudé stojany (2, 4, 6 atd.) znamenají, že se jedná o 40stopý prostor. Zmatený? Podívejte se na obrázek níže. Jako příklad je použit stojan 09/11 (10). Zde vidíte průřez lodí na palubě i pod palubou. Každý z malých čtvercových bloků představuje jednotku o velikosti 20 stop. Tučné čáry představují kryty poklopů, které oddělují palubu (část, kde se nakládají kontejnery, kterou vidíme, když vidíte loď) a podpalubí (kterou obvykle nevidíme, když stojíte mimo loď).



Řada (Row) je pozice, kde je kontejner umístěn napříč šířkou lodi. Pokud se podíváte na výše uvedený diagram, čísla řad jsou zakroužkována červeně. Začíná uprostřed a postupuje směrem ven s lichými čísly vpravo (pravobok) a sudými čísly vlevo (levobok), při pohledu od zádi směrem k přídi. Pokud má šachta lichý počet řad, je střední řada očíslována 00.
Úroveň (Tier) označuje, na jaké úrovni je kontejner umístěn – v podstatě jak vysoko je kontejner na palubě naskládán. Ve výše uvedeném diagramu jsou čísla úrovní (Tier) zakroužkována modře.
Vraťme se nyní k naší skladovací pozici 090482 – na výše uvedeném diagramu vidíte, že toto označení má písmeno R – kterou použili pro přístav Rotterdam (každá linka, loď nebo hlavní důstojník má pro přístavy svou vlastní abecedu). Takže tím lze říct, že v skladovací pozici 090482 je 20stopý kontejner, který je uskladněn k vyložení v Rotterdamu. Takže když uvidíte úložnou pozici, jak je uvedeno výše, budete vědět 09 = číslo stojanu a kontejner je 20’ (protože je to liché číslo). Pokud je zobrazeno například 10, pak je kontejner 40’. 04 = číslo řady, 82 = číslo úrovně, což znamená, že se jedná o 20' kontejner uložený NA PALUBĚ. Čísla úrovní NA PALUBĚ obvykle začínají na 80 a zvyšují se o 2 na úroveň, takže to bude 80, 82, 84, 86 atd. Na největších lodích, které mohou na palubě naskládat 10 nebo více úrovní, začínají úrovně na palubě na 72, takže nejvyšší úrovně zůstávají v rozmezí dvou číslic.. Pokud číslo úrovně ukazuje 02, 04, 06 atd., pak je kontejner uložen POD PALUBOU.
Z důvodů upevnění a zabezpečení kontejnerů může být 40stopý kontejner umístěn na dvou 20stopých kontejnerech, ale dva 20stopé kontejnery nemohou stát na 40stopém kontejneru (pokud nejsou pod palubou a obklopeny jinými kontejnery nebo uvnitř vodicích lišt).
Takto se tedy vyjadřuje pojem skladovací pozice a tak se pozná, zda je kontejner 20' nebo 40' a zda je uložen pod palubou nebo na palubě, a to pouhým přečtením uvedené skladovací pozice.

Megalodě NEZMĚNILY logiku boxů, řad a úrovní, ale rozšířily v ní každé číslo. Loď Megamax-24 , třída, která zahrnuje HMM Algeciras, nese 24 řad kontejnerů na palubě, 12 úrovní v podpalubí a až 12 úrovní na palubě, uvádí profil lodi z hamburského přístavu. MSC Gülsün se stala první kontejnerovou lodí s 24 řadami na palubě, když byla dodána v červenci 2019. MSC Irina, dodána 9. března 2023 s kapacitou 24 346 TEU, stále drží rekord v kapacitě v říjnu 2026 a velké objednávky zadané v roce 2026 se týkají lodí s kapacitou okolo 24 000 TEU, nikoli větších lodí. Velikost lodí se ustálila, ale počet lodí této velikosti stále roste. Pro každého, kdo sleduje polohu úložného prostoru, to znamená počet řad dosahující až 24, přibližně 24 čtyřicetistopých palubních stojanů na lodi o délce 400 metrů a palubní úrovně, které začínají na 72 místo 82. Lodě, které mohou na palubě nést 10 nebo více úrovní, začínají na čísle úrovně 72, protože počínaje 82 by nejvyšší úrovně přesahovaly 99. SMDG (Uživatelská skupina pro přepravní linky a kontejnerové terminály) tuto otázku nastolila v květnu 2011, kdy lodě Maersk dosáhly 11 úrovní na palubě a 10. a 11. úroveň by byly očíslovány 100 a 102. Průvodce SMDG BAPLIE 3.1.1 (červen 2015) používá 72 jako první úroveň na palubě pro lodě, které umožňují 10 a více úrovní na palubě, a 82 pro lodě s menším počtem úrovní. Takže na lodi Megamax-24 se kontejner na úrovni 72 nachází na krytu holdu ve spodní části palubního stohu a stoh na úrovni 94 je dvanáctistupňový. Číslo skladovací pozice má někdy 7 číslic, protože elektronický plán rampy, zpráva BAPLIE , odesílá každému slot s třímístným číslem rampy. Průvodce SMDG BAPLIE vyžaduje přesně 7 číslic ve formátu BBBRRTT, takže 090482 na tištěném plánu se v EDI zprávě změní na 0090482. Pokud se kód zdá být o jednu číslici příliš dlouhý nebo příliš krátký, počítejte zprava. Poslední dvě číslice VŽDY označují úroveň a dvě před nimi VŽDY řadu, takže cokoli zůstane na začátku, je pozice.
Lze zjistit, kde je příslušný kontejner uložen na lodi? Ano, ale pouze na základě dotazu u přepravní společnosti nebo jejího zástupce, protože poloha nákladu se NEOBJEVUJE v konosamentu ani v žádném jiném dokumentu, který odesílatel nebo příjemce obdrží. Rejdař ji uchovává v plánu nákladního prostoru plavidla a stojí za to se na ni zeptat, kdykoli náklad dorazí poškozený teplem, chladem nebo vodou. Poloha úložného prostoru vám říká, zda se bedna nacházela pod palubou nebo na palubě, jak vysoko ve stohu stála a zda se nacházela v vnější řadě vystavené slunci a stříkající vodě. U nákladu citlivého na teplo nebo nákladu s vysokou hodnotou se dohodněte na požadavcích na uložení, jako je „pod palubou“ nebo „mimo dosah tepla“, již ve fázi rezervace, spíše než abyste polohu úložného prostoru zjišťovali až po reklamaci.