

# SSL EXPRES

## 02.01.-05.01.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



### SSL Express 02-01-2024 Krádež nákladu: "Neexistuje stoprocentní bezpečnost"

Inflace způsobuje růst počtu krádeží nákladu. Skutky se přesouvají z parkovišť podél trati na parkoviště těsně před cílem a do firem.

Kriminalita stále stoupá. Podle Asociace pro ochranu přepravovaného majetku (TAPA) hrají stále důležitější roli akce na poslední míli a v rámci samotných společností. Zatímco krádeže nákladu na parkovištích již léta klesají, počet incidentů na konci přepravního řetězce a kvůli insiderům ve firmách v současné době exploduje. Tak popisuje situaci (pro DVZ) Thorsten Neumann, který je ve společnosti TAPA zodpovědný za region EMEA. Od ledna do konce září 2023 bylo neziskovému průmyslovému sdružení jen z EU nahlášeno 7 062 případů krádeží nákladu. Podle dřívější studie Evropského parlamentu stojí kriminalita v nákladní dopravě jen v Evropě společnosti více než 8,2 miliardy EUR ročně.

Společnost TAPA, která byla založena v roce 1997, provozuje databázi kriminality v nákladní dopravě a nabízí mimo jiné katalogy společností s možnostmi ochrany ("standardy"). Například "Bezpečnostní požadavky pro nákladní vozidla" (TSR) uvádějí, že satelitní navigační systém pomáhá vyhnout se zbytečným zastávkám a že změny trasy musí být potvrzeny řídicím střediskem. V případě loupeže by měl být řidič schopen ručně spustit tichý nouzový alarm v kabině. Neoprávněné otevření nákladového prostoru by také mělo vyvolat signál a poplach. Organizace sestavila další minimální standardy pro ochranu zařízení, jako jsou sklady (FSR), a proti zásahům na parkoviště (PSR). Plánuje se také "Standard kybernetické bezpečnosti dodavatelského řetězce". Podle Neumanna navrhovaný současný koncept z USA porušuje obecné nařízení o ochraně osobních údajů v EU, proto je třeba jej upravit. Je to proto, že existuje "neuvěřitelně vysoké riziko kybernetických útoků".

"Cílem našich standardů je co nejvíce minimalizovat riziko," říká. Společnosti, které je zavedly, zvýšily povědomí o nich mezi zaměstnanci a nechaly je certifikovat, dokázaly snížit své ztráty "v průměru o 65 procent". Samotné členství v TAPA však nestačí, záleží na školení. A dále: "Neexistuje nic takového jako stoprocentní bezpečnost." Obecně podle Neumanna "v mnoha oblastech" opět stoupá "nákladní kriminalita", vysoká míra inflace vede zločince k útokům na dopravní společnosti a už se nesoustředí jen na kvalitní zboží, ale také na běžné věci, jako jsou potraviny. Pachatelé vždy míří na nejslabší článek řetězce. Vzhledem k tomu, že parkovací místa pro kamiony na trase jsou dnes často dobře zabezpečena, dochází k většímu počtu loupeží na poslední míli, například když řidič musí čekat na vjezd na polohu před místem vykládky, které se často nachází v průmyslové oblasti. Pak už většinou nezamíří na hlídané parkoviště, ale na nějaké místo poblíž. Podle Neumanna se na takových místech odehrává mnohem více loupeží než v minulosti.

Technologie doporučené TAPA, které mohou být dokonce ovládány z řídicího střediska, by mohly poskytnout ochranu, pokud si to bude firma uvědomovat. Řídicí centrum může například na dálku zamknout zámky vozidla. Sám řidič by měl odpočívat co nejvíce na dohled od kolegů – a v

případě potřeby zamířit na jiné parkovací místo. I zde může pomoci centrála, protože materiál TAPA ukazuje, na kterých trasách již došlo k incidentům a kde jsou bezpečná parkovací místa. "V dnešní době mají zejména dispečeri mimořádnou odpovědnost za rozumné plánování trasy," říká Neumann. V boji proti zlodějům nákladu pomáhá také spolupráce mezi firmami, například tím, že o víkendech otevírá tovární parkovací místa pro nákladní vozidla třetích stran.

REDAKCE EXPRESSU PŘEJE VŠEM ČTENÁŘŮM ÚSPĚŠNÝ START DO NOVÉHO ROKU A SOBĚ DOSTATEK ZDROJŮ PRO DALŠÍ ČLÁNKY

## ✈️🔋❌ SSL Express 02-01-2024 Lithiové baterie jsou v letadle povoleny pouze za určitých podmínek

V posledních několika desetiletích se lithium-iontové baterie staly součástí našeho každodenního života – ať už v mobilních telefonech, kuchyňských spotřebičích nebo elektrických vozidlech. Díky své vysoké hustotě energie a výkonu, dobíjitelnosti a přenosnosti představují ideální energetické řešení v našem rychle se měnícím světě. Odborníci z oboru proto předpovídají do roku 2030 roční růst o více než 30 procent v celém dodavatelském řetězci lithiových baterií – od těžby surovin až po recyklaci. To je doprovázeno zvyšující se poptávkou po přepravě těchto baterií. I když jsou lithiové baterie zdánlivě všudypřítomné v každodenních produktech, nejsou bez rizik. Mohou se samovolně vznítit nebo zahřát natolik, že způsobí tepelný jev. A protože lithiové soli v bateriích jsou samooxidační, nelze takový oheň uhasit jako běžný oheň. Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) proto klasifikuje lithiové baterie jako nebezpečné zboží třídy devět a stejně jako u všech ostatních nebezpečných věcí, je nezbytné, aby dopravci stanovili a dodržovali normy a postupy pro bezpečnou leteckou přepravu.

Již při nakládání letadla jsou nutná rozsáhlá bezpečnostní opatření: Patří mezi ně takzvaná separace nákladu, tj. oddělené skladování lithiových baterií a vysoce hořlavého zboží. Zásilky lithiových baterií by navíc neměly být přepravovány na otevřených paletách, ale v uzavřených kontejnerech, aby se omezilo šíření možného požáru nebo hoření při vystavení teplu. Kromě toho je důležité nenakládat tyto zásilky společně s těžkým nákladem, který by mohl způsobit poškození, pokud by se během letu pohnul. Použití hasicích krytů, stejně jako zabudovaný hasicí systém, může ještě více zvýšit bezpečnost.

Aby byla zajištěna bezpečná letecká přeprava lithiových baterií, je nanejvýš důležité, aby všechny zúčastněné strany věnovaly v každém kroku procesu maximální péči zajištění správné manipulace, jako je překročení předepsané maximální hodnoty stavu nabití baterií. Vzhledem k tomu, že výkonnost baterií se neustále zvyšuje, je třeba neustále vyvíjet nová řešení pro jejich přepravu. Pro bezpečnou přepravu lithiových baterií je rovněž důležité, aby byl náklad označen jako zásilka lithiových baterií příslušným označením a správným identifikačním číslem UN na vnějším obalu. Je proto odpovědností odesílatele, aby všechny zásilky s nebezpečným zbožím řádně zabalil, vhodně označil a náležitě zabezpečil. K údajům o nákladu pak musí být přidán kód pro manipulaci s nebezpečným zbožím, který jej identifikuje jako zásilku nebezpečného zboží.

Většina komerčních přepravců, zejména těch v automobilovém průmyslu, jsou odborníky na požadavky na přepravu lithiových baterií. Příležitostným odesílatelům by však měla být nabídnuta pravidelná školení, aby se zvýšil jejich smysl pro odpovědnost a porozumění platným předpisům. S pomocí takového školení lze minimalizovat rizika ještě předtím, než zásilka lithiových baterií

vstoupí do sítě. Neméně důležité je vědět, jak identifikovat a zpracovat zásilku, která má problémy během přepravy: po celou dobu cesty – od místa původu přes každé místo tranzitu až po konečné místo určení a doručení – by měl být balík zkontrolován, zda není viditelně poškozen, což by mohlo naznačovat poškození nebo únik obsahu.

Bez ohledu na to, jak moc posádka letadla trénuje, aby zmírnila nouzovou situaci související s lithiovými bateriemi na palubě, nejlepším způsobem, jak zvládnout incident, je zabránit mu. S rostoucím objemem dodávek lithiových baterií po celém světě je pro zajištění bezpečné přepravy baterií ve vzduchu zásadní spolupráce všech zúčastněných stran, vzdělávání a správná manipulace. Bezpečnost začíná dlouho předtím, než začne přeprava.



## **SSL Express 02-01-2023 Riziko platební neschopnosti: Jednejte dříve, než bude pozdě**

Četné zátěže, jako je zvýšení mýtného pro nákladní automobily, mohou zvýšit riziko platební neschopnosti logistických společností a speditérů. Ale i společnost, která se dostala do finančních potíží, se může postavit na nohy (zdroj DVZ).

Nejpozději se začátkem války na Ukrajině se finanční rizika pro dopravní a logistické společnosti prudce zvýšila. Rostoucí ceny energií nebo ztráta mnoha zákazníků ve východní Evropě jsou často největšími výzvami. Ani zvýšení německého mýtného 1. prosince situaci mnoha firem nezjednodušilo. Důležité je nezavírat oči před riziky, ale začít s protipatřeními co nejdříve – nejlépe v době, kdy má firma ještě finanční rezervy na účtu. Ani insolvence nemusí znamenat konec firmy, právě naopak: profesionálně připravené a úspěšně ukončené insolvenční řízení může být základem pro udržitelný nový začátek. Jak běžné insolvenční řízení, tak nucená správa dlužníka a řízení o ochraně před věřiteli – dva způsoby, jak se společnosti mohou samy restrukturalizovat – představují udržitelnou restrukturalizaci podniku. Vyplyvá to ze studie, ve které německá advokátní kancelář Schultze & Braun na jaře 2022 podrobně analyzovala za období téměř deseti let zpět do reformy insolvenčního práva z roku 2012. V praxi jsou bohužel insolvenční návrhy často podávány příliš pozdě, protože se vynakládá veškeré úsilí, aby se platební neschopnosti zabránilo. V důsledku toho se snižuje šance, že společnost bude pokračovat jako fungující podnik. Protože v ekonomické krizi je to jako na silnici: s rezervou paliva se dostanu na nejbližší čerpací stanici, bez ní se ocitnu na vedlejší koleji. Insolvence by již neměla být považována za poslední možné východisko, které pak již nemusí být vůbec možné. Je to spíše realistická možnost, jak překonat vážnou krizi. A existují také nástroje, s jejichž pomocí může předchozí akcionář zůstat akcionářem i po restrukturalizaci.

Pokud společnost není předlužená a/nebo insolventní, může restrukturalizace proběhnout i mimosoudně. Likviditu lze například obnovit úpravou obchodních operací. V dopravním a logistickém průmyslu je to možné například prostřednictvím prodeje vozidel. Je však důležité ověřit, zda tyto úpravy umožňují dlouhodobou restrukturalizaci, nebo vedou pouze ke krátkodobé úlevě. Restrukturalizační opatření jsou vždy o stabilizaci a udržení obchodních operací v dlouhodobém horizontu. Zejména ve světě spedice je velkou výzvou, že nemáte stálou firmu, ale vozidla jsou na silnici. Například v době hospodářské krize je nezbytné rychle najít řešení s provozovateli palivových karet. Protože noční můrou je, že 20 (nebo 200) vozidel je zaparkováno v zahraničí nebo někde doma a řidiči nemohou zaplatit za naftu na další cestu.

V ekonomické krizi je však často otřesena důvěra mezi logistiky a poskytovateli služeb. V tomto případě – ve smyslu konceptu pokračování a restrukturalizace insolvence – pak může insolvenční

správce nebo restrukturalizační poradce vytvořit novou důvěru v samosprávné řízení nebo ochranný štít jako nový zástupce na straně společnosti s jasnou restrukturalizační koncepcí. Kromě toho má insolvenční správce možnost jednostranně vypovědět smlouvy, které se pro společnost staly nerentabilními – ztrátové zakázky nebo smlouvy o vozidle a pronájmu.

## **SSL Express 02-01-2024 Od včerejška trvá první výluka na trati Frankfurt-Mannheim**

Na železniční trati mezi Frankfurtem a Mannheimem už od pondělního večera nic nejedí. Bude suspendována na tři týdny. Důvodem jsou přípravné práce na rozsáhlé rekonstrukci v druhé polovině roku. První z uzavírek na frekventované Riedbahn mezi Frankfurtem nad Mohanem a Mannheimem začala 1. ledna 2024 ve 23 hodin a potrvá do 4 hodin ráno 22. ledna. Týká se to dálkové, regionální a nákladní dopravy. Následky se dotknou dopravy ve třech spolkových zemích, včetně Porýní-Falce a Hesenska a Bádenska-Württemberska. Cestující se musí připravit na zrušené vlaky, náhradní autobusovou dopravu a zpoždění. Nákladní vlaky se z této trasy odkloní na jiné alternativní koleje a způsobí tím další nežádoucí "zahuštění" provozu vlevo a vpravo od Rýna: Mohuč-Worms-Ludwigshafen/Mannheim a Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg, eventuálně i hlouběji na východ. Bude pak méně prostoru pro regionální dopravu, která tím prořídne.

Deutsche Bahn chce do roku 2030 "kompletně zrekonstruovat" důležité úseky trati. S tím jsou spojeny dlouhé odklony vlakové dopravy, která pak bude nerušeně jezdit dlouhé roky. Riedbahn je první z těchto linek. Denně sem zajíždí více než 300 dálkových, místních a nákladních vlaků. Podle současných plánů bude trať Frankfurt-Mannheim prvním z několika vysoce přetížených koridorů, které Deutsche Bahn zrekonstruuje. Úplné uzavírky trvající několik měsíců mají spojit mnoho menších stavenišť a opravy, které by za normálních okolností bylo nutno provést postupně. Obnoveny budou koleje, výhybky, trakční vedení, zabezpečovací technika, mosty, železniční přejezdy a nástupištní stanice. To by mělo v nadcházejících letech učinit další výluky zbytečnými. "Narušení provozu na rekonstruovaných koridorech se snížilo o 80 procent," vysvětluje Deutsche Bahn svou koncepci. Chce tak svým zákazníkům nabídnout přesné vlaky a atraktivnější nádraží. Na Riedbahn mají v roce 2025 navazovat úseky koridoru Hamburk-Berlín a Emmerich-Oberhausen.

## **SSL Express 03-01-2024 Koncepce bezpečnosti v letectví se musí neustále přizpůsobovat**

Jsou (německá) letiště bezpečná? Heinrich Großbongardt považuje tuto otázku za "neuvěřitelně naivní". Znalec vynesl svůj verdikt poté, co ozbrojený muž nedávno paralyzoval letiště v Hamburku na více než 20 hodin, když na plochu vjel v normálním autě. Policejní odbory jsou podobně nekompromisní: vánoční trhy v Německu jsou chráněny lépe než letiště. Odpovědné letištní společnosti a jejich spolkové sdružení však tato obvinění odmítají – i když překvapivě zdrženlivě: "Incidenty, při kterých jsou místní bezpečnostní opatření porušována hrubou silou a vysoce kriminální energií, berou německá letiště velmi vážně." Na letišti v Hamburku mluví zdůrazňuje: "Bezpečnostní koncepty nejsou statické." Musely by být průběžně přehodnocovány.

Ve skutečnosti se povědomí o rizicích a bezpečnostní předpisy v letectví vždy vyvíjely s identifikovanými nebezpečími: až do roku 1988 byl svět létání do značné míry bezstarostný. Pak nad Skotskem explodoval Boeing 747. Poté byla předepsána nejprve namátková a později kompletní kontrola letových zavazadel. Bezpečnostní předpisy byly ještě přísněji zpřísněny v roce 2001 po leteckých útocích v New Yorku. V roce 2006 se úřadům podařilo zabránit útokům na

několik letadel tekutými výbušninami. Poté byla zavedena kontrola tekutin v příručním zavazadle. Na konci roku 2009 selhal útočník při útoku výbušninou na letu z Amsterdamu do Detroitu. Ve spodním prádle měl ukryté nekovové výbušné zařízení. To vedlo k vývoji a používání detektorů pro fyzickou kontrolu.

Letecká přeprava nákladu, která v roce 2021 představovala pouze 0,2 procenta celkového přepravního výkonu v EU, měla také svou "klíčovou zkušenost": v roce 2010 se úřadům podařilo odhalit pokus poslat použitou tiskárnu připravenou s výbušninami z Jemenu do Spojených států. Od té doby byl vytvořen "bezpečný dodavatelský řetězec": systém, ve kterém jsou odesílatelé, dopravci, letiště a letecké společnosti kontrolováni, schvalováni a pravidelně monitorováni místními úřady pro letectví. Náklad doručený na letiště prostřednictvím zabezpečeného dodavatelského řetězce "známým odesílatelem" se "schváleným agentem" může být naložen do letadla bez dalších kontrol. Náklad od odesílatelů a dopravců, kteří nejsou známi, a proto nejsou součástí "bezpečného dodavatelského řetězce", musí být vždy zkontrolován na letišti.

"Všechny bezpečnostní předpisy, které byly za posledních 25 let zpřísněny," říká jeden expert, který si nepřál být jmenován, "ztěžují teroristům útoky." Zároveň ale říká, že by se jim pravděpodobně mohlo podařit znovu překonat bezpečnostní opatření. Odborníci jsou znepokojeni ideologickou radikalizací zaměstnanců na letištích a jejich zasvěcenými znalostmi. Teroristické útoky v zásadě představují stále nebezpečí, dokud se nevyřeší základní politické konflikty.

Odborníci však vidí nejakutnější nebezpečí pro letiště v kybernetické kriminalitě. To potvrzuje i agentura EU pro kybernetickou bezpečnost Enisa. Ve své zprávě o kybernetických útocích na různá odvětví dopravy, která byla zveřejněna v březnu 2023, se uvádí, že nejvíce postiženým odvětvím je letectví. Podle zprávy jsou nejčastější formou útoky pomocí ransomwaru, při kterých hackeři blokují data a uvolňují je až po zaplacení výkupného. Zpráva agentury ENISA uvádí 12 útoků mezi březnem 2021 a říjnem 2022, které ovlivnily údaje společností poskytujících pozemní odbavení, a leteckých společností. Takové útoky nepředstavují žádné skutečné fyzické nebezpečí, ujišťují zástupci odvětví. Skutečností však je, že pro dotčené společnosti mohou být následky velmi nákladné, zvláště když hackeři srazí servery pozemního obsluhy na dlouhou dobu na kolena.

Vzhledem k tomu, že letectví a letiště jsou pod tlakem digitální transformace, zvyšují se požadavky na zabezpečení dat, což je místo, kde mají letiště nezadatelnou povinnost. Legislativa v Evropské unii je nutí dosáhnout a zaručit určitou úroveň bezpečnosti digitálních informací. To bude pro letiště pravděpodobně ještě náročnější než efektivní zajištění zabezpečeného přístupu na odbavovací plochu.



## **SSL Express 03-01-2024 Digitální záruky – bezpečná plavba v nové éře zabezpečeného a autentického globálního obchodu**

Díky významným a pozitivním legislativním změnám, jako je například britský zákon o elektronických obchodních dokladech platný od září 2023, prochází globální obchodní prostředí pozoruhodnou digitální transformací. Dochází k rostoucímu přechodu od tradičních papírových systémů k digitální dokumentaci, která má nově definovat odvětví lodní dopravy, nákladní dopravy, logistiky a obchodu. Přechod na digitalizaci je nezbytný k řešení běžných problémů spojených s papírovými systémy, včetně podvodů, chyb a neefektivity. Pokročilé technologie, jako je blockchain, nabízejí bezkonkurenční bezpečnost, integritu a ochranu dat, vytvářejí důvěru a stávají se základním kamenem digitálního obchodu.

Autenticita dokumentů byla vyjádřena jako kritický problém hlavně v našem odvětví, zejména proto, že toto odvětví bylo v porovnání s jinými odvětvími skeptické k přijímání digitálních metod. Ke zmírnění těchto obav se používají technologie, jako je technologie Distributed Ledger Technology (DLT) a šifrování dokumentů. Tyto technologie nejen chrání integritu digitálních dokumentů, ale také umožňují uživatelům kontrolu nad jejich daty, čímž usnadňují proces přechodu.

Dalším důležitým aspektem digitálního přechodu je přizpůsobení se regulačním změnám a průmyslovým standardům, přičemž dodržování globálních obchodních předpisů a standardů je prvořadé a je nutné neustále sledovat a spolupracovat s regulačními orgány. Tento proaktivní přístup zajišťuje nejen dodržování právních předpisů, ale také umožňuje uživatelům pracovat v rámci osvědčených postupů v odvětví.

Integrace neoddělitelných digitálních podpisů do digitálních systémů poskytuje další vrstvu zabezpečení. Tyto podpisy podobně jako jejich fyzický protějšek nabízejí spolehlivou metodu ověřování pravosti dokumentů a zároveň překonávají tradiční podpisy svou schopností zabránit padělání, mazání nebo pozměňování, čímž zachovávají integritu dokumentů po celou dobu jejich životního cyklu. Na této cestě k digitalizaci je nezbytná spolupráce a vytváření strategických aliancí a partnerství v rámci obchodního odvětví pomůže zlepšit tok informací a podpořit inovace. Tato spolupráce má zásadní význam pro zajištění toho, aby digitální řešení odpovídala vyvíjejícím se potřebám odvětví a účinně reagovala na dynamiku trhu. S tím, jak odvětví postupuje směrem k digitálně řízené budoucnosti, se úloha inovací, spolupráce a dodržování regulačních norem stává stále důležitější. Tato transformace nespočívá pouze v zavádění nových technologií, ale také v přetváření globálního obchodního ekosystému v propojenější, efektivnější a bezpečnější prostor.



## **SSL Express 03-01-2024 Spotové sazby na Dálném východě strmě rostou**

Situace v Báb al-Mandabu – průlivu mezi Rudým mořem a Arabským mořem – zůstává pro loďní dopravu riskantní navzdory námořní operaci vedené USA proti útokům rebelů skupiny Houthi. Extrémní nejistota vede k cenovým skokům na trhu nákladní dopravy.

Podle průmyslové služby Linerlytica bylo k 31. prosinci již 262 kontejnerových lodí staženo z trasy Suezského průplavu a odkloněno kolem Mysu Dobré naděje. Kromě asijsko-evropských služeb to ovlivňuje i dopravu mezi Asií a východním pobřežím Severní Ameriky. Delší doby přepravy – dalších devět dní pro cesty z Dálného východu do severní Evropy – zvyšují potřebu lodí udržovat týdenní četností odjezdů a zdržují zásobování prázdnými kontejnery v čínských vývozních přístavech. Tyto účinky stále více pociťují také dovozci v Severní Americe.

Napjatá situace v Rudém moři způsobuje extrémní nejistotu a cenové skoky na trhu nákladní dopravy. Shanghai Index SCFI, který sleduje míru vývoje spot sazeb u kontejnerů na 13 přepravních trasách z Číny, vystřelil v posledním týdnu starého roku o 40 procent na přibližně 1 759 bodů. Byl to jeden z nejsilnějších nárůstů od doby, kdy Shanghai Shipping Exchange před více než 14 lety zavedla barometr sazeb. Index tak dosahuje nejvyšší hodnoty od října 2022. K největším výkyvům došlo na trasách z Dálného východu do severozápadní Evropy a oblasti Středomoří. Index spotových sazeb pro zásilky ze Šanghaje tam vzrostl o přibližně 80 procent a 70 procent na 2 694 USD/TEU (severní Evropa) a 3 491 USD/TEU (Středomoří). Právě na těchto trasách je kapacitní nedostatek kvůli odklonu lodí kolem jižního cípu Afriky poprvé patrný. Index SCFI pro přepravu ze Šanghaje na západní a východní pobřeží USA minulý týden rovněž vzrostl o přibližně 37 a 19

procent. Pokud by byla kontejnerová doprava přes Suezský průplav zrušena na delší dobu, celosvětově by zesílil dominový efekt na trhu nákladní dopravy. Podle studie britského lodního makléře Clarksons bylo 34 procent celosvětové kapacity flotily v kontejnerovém sektoru dosud využito ve službách, které procházejí Suezským průplavem.

## **SSL Express 04-01-2024 Kombinovaná doprava: Salini prosazuje směrnici o KD napříč Evropským parlamentem**

Massimiliano Salini sehrál klíčovou roli při formování nové směrnice EU pro kombinovanou dopravu v Evropském parlamentu. Odpovědným zpravodajem EP byl jmenován poslanec z křesťansko-demokratické strany Forza Italia.

Masimiliano Salini píše návrh stanoviska Evropského parlamentu k přepracování směrnice o kombinované dopravě. Padesátiletý Ital pak bude jako zpravodaj EP pro toto téma kontrolovat také jednání v parlamentu a později povede delegaci EP, která bude se státy EU vyjednávat o konečném právním textu.

Salini patří do Forza Italia a je členem křesťansko-demokraticko-konzervativní skupiny Evropské lidové strany (EPP) v EP. V roce 2014 byl poprvé zvolen do Evropského parlamentu a angažoval se ve výboru pro dopravu. Po evropských volbách v roce 2019 kvalifikovaný právník původně již nebyl členem výboru pro dopravu, ale po výměně předsedů po brexitu tam znovu přestoupil.

P.S. SSL se zúčastnil online panelu k návrhu směrnice a její upravený text předkládaný Českem máme k dispozici

## **SSL Express 04-01-2024 Airbus vyvíjí bezemisní stroje**

V testovacím centru Airbusu v Ottobrunnu odborníci zkoumají letecké motory zítřka: od roku 2035 budou letadla moci startovat s využitím vodíku místo fosilních paliv. Motory, převodovky, těla trupu, křídla nebo dokonce jednoduché kabely: Airbus tyto a další nové letecké díly testuje v E-Aircraft System House (EAS), než se rozhodne o jejich dalším použití. Nyní chce Airbus zahájit „revoluci v letecké technologii“ ve své high-tech pevnosti a položit základy pro takzvaná letadla ZERO. Tak skupina nazývá stroje, které létají způsobem šetrným ke klimatu bez emisí CO<sub>2</sub>. Výzkumní a vývojoví inženýři pracují na vhodných řešeních více než deset let. Za „nejslibnější možnost“ pohonu letadel bez CO<sub>2</sub> označili zelený vodík. V prosinci 2020 představil Airbus koncept letadla, jehož pohon běží výhradně na palivové články. Se šesti motory, z nichž každý potřebuje ke spuštění 1,5 megawattu, bude mít tento stroj schopnost urazit více než 1800 kilometrů.

Airbus chce tento průkopnický cíl realizovat během příštích deseti let s ambiciózním hlavním plánem. Od roku 2024 se bude na základě testů v EAS a dalších testovacích centrech rozhodovat o technologiích, které budou instalovány do letadel ZEROe. První prototyp by se měl dostat do vysílání na konci tohoto desetiletí. Pokud se certifikační procesy v letectví, které jsou vždy dlouhé, nebudou protahovat do nekonečna, měla by taková letadla být schopna přepravovat cestující i leteckou nákladní dopravu na pravidelných linkách nejpozději do roku 2035. Předpokladem pro ZEROe není jen špičková technologie v celé své kráse. Minimálně stejně důležitý je rozvoj ekosystému, který zajišťuje zásobování a provoz vodíkových letadel. Airbus na tom pracuje od roku 2020 a buduje mezinárodní síť „Hydrogen Hub at Airport“. K dnešnímu dni se k této iniciativě připojila letiště, letecké společnosti a dodavatelé energií z dvanácti zemí. Nejmladším členem je

prozatím letiště Hamburg, které se připojilo na začátku prosince 2023. Účastníci chtějí vybudovat mezimístní infrastrukturu pro dodávky vodíkových letadel.

## SSL Express 03-01-2024 Povodně brzdí vodní dopravu v Dolním Sasku

Kvůli vysoké hladině vody a záplavám v Dolním Sasku nemohou v současné době na mnoha místech plout vnitrozemská plavidla. Odesílatelé se nyní musí rozhodnout, zda mají jejich kontejnery dorazit do cíle po silnici.

Povodně v severním Německu a zejména v Dolním Sasku zpomalují vnitrozemskou lodní dopravu. V reakci (na žádost DVZ) Norddeutsche Wasserweg Logistik (NWL) z Brém uvedl, že všech osm pronajatých vnitrozemských plavidel kotví na různých místech. Po střední Wesere nelze cestovat z Mindenu, protože záplavy znemožňují průchod pod mosty, uvedl mluvčí společnosti. V Oldenburgu není možný vstup do pobřežního kanálu. Provoz na kanálu Dortmund-Ems je také zastaven.

Lodě naložily některé prázdné kontejnery, ale i plné kontejnery určené pro odjezdy lodí z Bremerhavenu. Klient se musí rozhodnout, zda mají být naložené kontejnery znovu vyloženy z lodí a odvezeny na místo nakládky kamionem, pokračoval mluvčí. Kromě překážek způsobených záplavami neplují námořní plavidla podle plánu kvůli bouřlivému počasí ve dnech před koncem roku. To znamená, že došlo ke kolizi nákladu, který nelze doručit a odebrat, s nákladem, který dorazí pozdě a měl by být dodán přednostně.

## !? SSL Express 04-01-2023 POUČTE SE – Switch Bill of Lading / podmínky vystavení a možná rizika

Svět přepravy a nákladní dopravy je velmi dynamický a v průběhu přepravy může dojít k několika změnám. Mohou se změnit místa určení, trasy přepravy nákladu, strany, které náklad vydávají, a dokonce i důležité dokumenty, jako je konosament, mohou doznat změn. Některé z nich mohou být pouhými změnami, ale v některých případech si změny nebo požadavky mohou vyžádat vystavení nového konosamentu..

Než se podíváme na to, co je to Switch B/L (změnový konosament), zopakujme si, jaké jsou typy konosamentů a jak se vystavují...

Náložný list lze vystavit pouze třemi způsoby.

1) Pokud je náložný list vystaven v originále (originálech) na "vyjmenovaného" příjemce označuje se jako "přímý nákladní list" (**Straight B/L**) a takový náložný list je NEPŘENOSNÝ A NEPŘEVODITELNÝ DOKUMENT.

2) Pokud je B/L vystaven na "vyjmenovaného" příjemce, ale bez originálů, může být považován za "námořní nákladní list" (**Seawaybill**). Tento B/L je rovněž NEPŘENOSNÝ A NEPŘEVODITELNÝ DOKUMENT..

3) Pokud je náložný list vystaven v originále (originálech) a příjemce definován "NA ŘAD" nebo



"NA ŘAD NALOŽOVATELE" nebo "NA ŘAD BANKY XYZ", označuje se jako "obchodovatelný náložný list". (**Negotiable B/L** nebo **Order B/L**)

Náložný list má tři níže uvedené funkce a každý z výše uvedených typů nákladního listu plní jednu nebo více z těchto funkcí.

- Důkaz o (uzavření) přepravní smlouvě
- Převzetí zboží k přepravě
- Doklad o vlastnickém právu ke zboží

Zpět k změnovému náložnému listu: "Switch" konosament NENÍ jiný typ konosamentu. Změnový konosament je jednoduše druhá sada konosamentu, kterou může dopravce nebo jeho zástupce vystavit "výměnou" nebo "náhradou" za první sadu konosamentu původně vystavenou při přepravě..

KLÍČOVÉ SLOVO je zde "výměnou" (**in exchange**) nebo "nahrazením" (**substituting**). Z toho jasně vyplývá, že druhá sada konosamentů nemůže být vystavena, dokud je v oběhu a aktivní působnosti celá první sada.

Změnový B/L může být požadován z několika různých důvodů.

- pokud došlo ke změně původních obchodních podmínek ;
- zboží bylo přeprodáno (pravděpodobně high-sea sale) a přístav vykládky se nyní změnil na jiný přístav ;
- prodávající (který může být zamýšleným zástupcem) si nepřeje, aby jméno skutečného vývozce bylo známo příjemci pro případ, že by příjemce později mohl uzavřít dohodu přímo s vývozcem ;
- prodávající nechce, aby kupující znal skutečnou zemi původu nákladu, a proto požaduje, aby byl jako přístav nakládky uveden jiný přístav, než ze kterého byl náklad naložen.

Co lze a co nelze měnit ve změnovém náložném listu??

Podle mého názoru (zdroj TT Club) je jedinou bezpečnou oblastí, kterou lze ve změnovém konosamentu skutečně měnit, jsou údaje o naložovateli (Shipper), příjemci (Consignee) a k uvědomění (Notify), které jsou obvykle uvedeny v části 1 konosamentu. TT Club se domnívá, že další níže uvedené prvky/informace lze měnit pouze za předpokladu, že nové informace jsou pravdivé a správné a nemají vliv na přepravu a dodání

- popis zboží, který uvedl odesílatel;
- název lodi (v případě potřeby);
- místo a datum vydání (pokud nejsou totožné s místem a datem odeslání);
- dovozní a přístav vykládky.

Níže uvedené údaje by se naopak nikdy neměly měnit:

- místo a datum odeslání, protože změna těchto údajů by mohla ovlivnit dodací podmínky na základě kupní smlouvy;
- podrobnosti o nákladu včetně počtu balíků, rozměrů, hmotnosti a measurement;
- případné informace o nebezpečném nákladu (nezapomeňte, že náklad je již na palubě na základě původního prohlášení o nebezpečném nákladu);
- informace o nákladu s řízenou teplotou, jako je nastavení teploty, vlhkosti atd. (nezapomeňte, že

náklad je již na palubě na základě původního prohlášení o nákladu);  
- informace o nadrozměrném nákladu (OOG), pokud existují (pamatujte, že náklad je již na palubě na základě původních deklarovaných údajů o nákladu OOG, včetně výpočtu ztracených slotů atd.);  
- žádné z originálních doložek v konosamentu

TT Club dále doporučuje, že by liniový dopravce/agent měl

"získat písemné potvrzení od svého klienta, v němž podrobně uvede své požadavky na nový konosament. Pokud jsou požadovány významné změny údajů o nákladu, mělo by být uvažováno o získání jak důkazů na podporu těchto změn, tak odškodnění od klienta, které výstavce ochrání v případě sporu s příjemcem."

Kde lze změnit konosament a kdo může požádat námořní společnost o vystavení změnového konosamentu?

V závislosti na přepravní společnosti a jejím pokrytí může být konosament změněn kdekoli na světě pro zásilky odkudkoli kamkoli. Například v případě zásilky z New Yorku do Antverp lze konosament změnit v Londýně, pokud má daná lodní společnost v Londýně pobočky. Ke změně konosamentu dokonce obvykle dochází v místě, které nemusí být na trase nákladu.

Je vystavení změnového B/L legální???

Ačkoli nikde není výslovně uvedeno, že vystavení změnového konosamentu je nezákonné (pokud neexistuje úmyslný podvod), zdá se, že téměř všechny P&I kluby jsou zajedno v názoru, že změnový konosament vystavený s jakýmkoli zkresleným prohlášením nebo údajem, které jsou v rozporu s první vystavenou sadou, bez výslovného přijetí a pochopení kupujícím, je podvodným dokumentem.. Aby se lodní společnost/agent chránili před případnými nároky vyplývajícími z vystavení změnových konosamentů, musí zajistit, že

- na vystavení těchto změnových nákladních listů se vztahuje jejich pojištění a své pojišťovně sdělí přesný důvod vystavení změnového nákladního listu;
- musí se ujistit, že konosament byl změněn před předáním nákladu a že osoba nebo subjekt, který žádá o vystavení změnového konosamentu, je oprávněn o to požádat;
- pokud je vystaven převoditelný konosament, má zpravidla odesílatel na konosamentu právo požádat o změnu konosamentu, ale pouze před endosací (převodem žirem) na další stranu nebo předáním zboží ;
- všechny vydané originály z první sady konosamentů musí být vráceny dopravci, zbaveny všech převodních záznamů a zrušeny před tím, než je konosament změněn a vystavena druhá sada;
- Bod 4 je asi nejdůležitějším bodem, který by měl dopravce vzít na vědomí a zajistit, protože jen tak lze zaručit, že se na stejné zásilce nebudou pohybovat další originály. Nebezpečí dvou sad originálů účtů v oběhu pro stejný náklad je mnoho;
- to je také nutné, aby bylo zajištěno, že strana, která podává žádost, je skutečně vlastníkem nákladu a má právo s ním dále nakládat;
- agent dopravce by nikdy neměl vystavit změněný konosament z vlastní vůle na základě žádosti zákazníka a musí jej vždy vystavit pouze s písemným pověřením příkazce (ať už je situace pro zákazníka jakkoli naléhavá) ;
- změněný konosament by neměl obsahovat žádné údaje odlišné od údajů v prvním konosamentu (např. nesprávný přístav nakládky nebo změnu stavu a množství nákladu).

- pokud switchované konosamenty obsahují jakékoli nesprávné údaje, dopravce/agent se vystavuje riziku nároků stran, které utrpěly ztrátu v důsledku těchto nesprávných údajů
- pokud byl agent požádán příkazcem o vystavení změnového konosamentu na základě Letter of Indemnity (vyvinění) od zákazníka, měl by agent zajistit, aby před vystavením změnového konosamentu získal od příkazce formát znění a nechal si vyplněné odškodnění schválit příkazcem.

NAU vrhá více světla na tuto záležitost z pohledu reklamační společnosti.

--

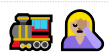


## SSL Express 05-01-2024 Spolkové ministerstvo dopravy řeší toalety podél dálnic

Revizní výbor Bundestagu vyzývá ministerstvo dopravy, aby provozovalo toalety podél dálnic řádně a hospodárněji. Úřad by měl auditorům podat zprávu o provozu do března 2024 a o nové výstavbě do prosince 2024.

Sněmovní výbor na svém jednání minulý pátek zvýšil tlak na Spolkové ministerstvo dopravy (BMDV), aby na dálnicích zajistilo čisté toalety. Výbor požadoval, aby BMDV okamžitě poskytla toalety na nehlídaných dálničních parkovištích. Navíc dostatečné prostředky na jejich čištění musí zajistit, aby toalety zůstaly čisté a použitelné. Aby toho bylo dosaženo, bude muset ministerstvo v krátké době upravit své plány. Usnesení pro 18. schůzi kontrolní komise, (která má DVZ k dispozici), rovněž požadují, aby BMDV „konečně zajistilo řádné a hospodárné jednání při zřizování dalších záchodových objektů na federálních dálnicích“. Plánování a realizace by měly být standardizovány a srozumitelně zdůvodněny, aby bylo možné provozovat i 108 již naplánovaných systémů. Jako důkaz by měl federální úřad předložit výboru zprávu o převodu provozu do 31. března 2024 a zprávu o stavebních pracích do 31. prosince 2024.

P.S. Ještě že u nás moc záchodků nemáme a MD se tedy může věnovat "něčemu důležitějšímu"



## SSL Express 05-01-2024 DB žaluje odborový svaz strojvedoucích GDL

Právě probíhá právní spor o to, zda GDL může převzít dvojí roli jako odborová organizace a zaměstnavatel a zároveň být způsobilá pro kolektivní vyjednávání. Pozadím je, že GDL chce vytvořit lepší podmínky pro strojvedoucí zřízením zaměstnaneckého družstva.

Ve sporu o kolektivní vyjednávání s GDL Deutsche Bahn tvrdí, že podniká právní kroky proti odborovému svazu strojvedoucích. Společnost v úterý podala takzvanou žalobu na určovací rozsudek u hesenského státního pracovního soudu, uvedl mluvčí železnic. Železnice si tak u soudu vyjasní, zda GDL ztratí možnost sjednávat kolektivní smlouvy prostřednictvím svého brigádnického družstva Fair Train. DB obviňuje GDL, že vystupuje jako zaměstnavatel a odborová organizace zároveň. Samotný svaz se na dotaz původně nevyjádřil, očekává se ale, že družstvo založené GDL zahájí činnost zatím ve střednědobém horizontu. Strojvedoucí by tam měli být zaměstnáni za lepších podmínek a následně zapůjčeni železniční společnosti.

Bahn a GDL v současnosti vedou spor o kolektivní vyjednávání, který se týká mimo jiné vyšších mezd a především kratší pracovní doby pro směnové pracovníky. Od 8. ledna je třeba počítat se stávkami trvajících několik dní, pokud nedojde k dalšímu sblížení.

