

# SSL EXPRES

## 22.07.-26.07.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY  
[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

### SSL Express 22-07-2024 Jak bezpečnostní záplata dokáže paralyzovat celý svět

Společnosti po celém světě, od leteckých společností po finanční služby a mediální společnosti, byly v pátek postiženy globálním výpadkem IT, který způsobil narušení široké škály služeb. K možným příčinám technických problémů se firma zatím nevyjádřila. Mezitím americká technologická společnost Microsoft přiznala, že někteří její zákazníci cloud computingu měli problémy s několika službami v USA. Technické problémy budou prošetřeny. Podle Microsoftu byla příčina technických problémů nalezena; nejedná se zřejmě o kybernetický útok, ale o technický problém.

Letiště v Evropě a Austrálii varovala své cestující před možným zpožděním kvůli problémům s IT. Na letišti BER Capital v Schönefeldu přes den nevzlétávala ani nepřistávala žádná letadla. Letiště v Sydney uvedlo, že jeho provoz ovlivnil „globální technický výpadek“. Cestující byli upozorněni, že by měli počítat se zpožděním, ačkoli lety budou startovat a přistávat podle plánu. Americké aerolinky American Airlines, Delta Airlines a United Airlines všechny uzemnily svá letadla. Společnost Aena, největší španělský provozovatel letišť, uvedla, že kvůli závadě v jejím IT systému přešla na manuální systémy. Mezitím Ryanair obviňuje IT problém třetí strany, který je mimo kontrolu Ryanairu a týká se všech leteckých společností působících v celé jeho síti. Problémy hlásilo i pražské letiště.

Výpadek zřejmě souvisí s technickými problémy v kyberbezpečnostní společnosti CrowdStrike, která slouží jako zákazníkům velkému množství firem po celém světě.

### SSL Express 22-07-2024 Přístav Antverpy-Bruggy se stále více přibližuje Rotterdamu

Kontejnerový přístav Antverpy-Bruges se v žebříčku největších evropských lokalit stále více přibližuje Rotterdamu. Propustnost kontejnerů v belgickém přístavu vzrostla o 4,1 procenta na 6,66 milionu TEU v první polovině roku na základě počtu naložených a vyložených standardních 20stopých kontejnerů. V Rotterdamu bylo v červnu naloženo a vyloženo dalších 170 000 kontejnerů na celkových 6,83 miliony TEU.

Pohodlný náskok, který měl Rotterdam v loňském roce, se výrazně zmenšil: v roce 2023 byla nizozemská báze za celý rok o více než 900 000 TEU před Antverpy-Bruges s propustností přibližně 13,4 milionu TEU. V roce 2022 byl náskok stále dobrý o 1 milion TEU; tato hodnota má však pouze omezený význam, protože smluvní fúze přístavů Antverpy a Bruggy byla dokončena teprve v dubnu 2022. V roce 2021, rok před sloučením dvou belgických přístavů, byl náskok Rotterdamu před Antverpami více než 3 miliony TEU s hodnotou 15,3 milionu TEU. Důvodem rychlého nástupu Belgičanů, který lze nyní pozorovat, je výrazně lepší růstový vývoj ve srovnání s Rotterdamem: zatímco propustnost v přístavu Antverpy-Bruges vzrostla v první polovině roku o více než 4 procenta, pouze 2 procenta v Rotterdamu ve srovnání se stejným obdobím loňského roku.

Když se podíváme na celkovou propustnost kontejnerů podle hmotnosti, Antverpy-Bruges již jasně nechaly své nizozemské konkurenty za sebou: nárůst objemu ve srovnání se stejným obdobím minulého roku je 6,8 procenta a činí 74,2 milionů tun. Odpovídající hodnota pro přístav Rotterdam je naopak aktuálně o 7,1 milionu tun nižší, ve srovnání se stejným obdobím loňského roku vzrostla o 4,2 procenta na 67,1 milionu tun.

Od vzestupu kontejnerového přístavu v Rotterdamu na počátku 60. let 20. století, který z tohoto místa učinil největší přístav na světě z hlediska propustnosti kontejnerů tím, že v roce 1962 předběhl přístav New York, je nizozemský přístav stále nespornou špičkou v Evropě. Od začátku roku všechny přístavy North Range obecně zaznamenaly vzestup v překládkové činnosti. Index manipulace s kontejnery RWI - Leibniz Institute for Economic Research a Institute for Shipping Economics and Logistics (ISL) je od února běžného roku trvale nad 110 body; této hodnoty nebylo dosaženo ani v jednom měsíci předchozího roku.

Zdá se, že vývoj propustnosti v roce 2023, během něhož přístavy North Range vyvíjely objemy v rozporu s pozitivním globálním objemovým trendem, skončil, alespoň prozatím.

### **SSL Express 22-07-2024 Prodej DB Schenker: Bahri končí**

Pole zájemců o převzetí dceřiné železniční spediční společnosti DB Schenker se nadále zmenšuje. Saúdskoarabská logistická skupina Bahri už podle informací tiskové agentury Reuters nebude usilovat o koupi divize za miliardy. To znamená, že o smlouvě se pravděpodobně rozhodne mezi dánskou spediční společností DSV a skupinou finančních investorů kolem společnosti CVC. Zasloučenci, které oslovila agentura Reuters, potvrdili, že Bahri podal v prvním kole nejvyšší nabídku, hodně přes 15 miliard eur. Bahri zpočátku na dotazy nereagoval. Společnost však byla vyzvána, aby se v květnu blíže podívala na rozvahy společnosti Schenker. Deutsche Bahn vysvětlila, že se k jednotlivým uchazečům obecně nevyjadřuje.

Nadále platí, že dráha přijme nejvyšší nabídku. Podle zasloučených je nabídka aliance finančních investorů v CVC vyšší než nabídka DSV. Dánská skupina by naopak mohla dosáhnout největších synergických efektů akvizic Schenkeru. To však pravděpodobně bude stát pracovní místa. O tom, kdo nakonec závod vyhraje, se rozhodne na konci srpna.

--

### **SSL Express 22-07-2024 Rakouská spediční asociace varuje před chaosem v síti**

Ústřední svaz spedice a logistiky v Rakousku bije na poplach. Generální renovace německé železniční sítě ve spojení s renovací mostu Lueg na Brennerské dálnici, jakož i překrývající se staveniště a uzavírky podél A8 Mnichov - Salcburk a dálnice Tauern by mohly vést k „obrovským problémům s dopravou a zásobováním“. Masivně budou zasaženy nejdůležitější dopravní a obchodní cesty. Železniční nákladní doprava, která již v posledních letech ztratila kapacitu, již nenabídne alternativu k silnicím kvůli plánovaným úplným uzavírkám Deutsche Bahn, ale také kvůli mnoha novým stavbám v Rakousku.

Předseda Ústředního svazu Alexander Friesz varuje před zbytečnými škodami způsobenými nedostatkem koordinace. „Současně probíhající velká staveniště na silnici a železnici, která jsou plánována zcela nekoordinovaně, vytváří i těm nejlepším logistickým systémům nepřekonatelé překážky a hrozí, že skončí kolapsem dodávek,“ řekl Friesz. Sdružení „ostře kritizuje“ nedostatečnou koordinaci stavenišť. Vyzývá rakouské spolkové ministerstvo dopravy, aby plnilo svou koordinační funkci a koordinovalo se s odpovědnými státy a tam odpovědnými provozovateli dálnic a železnic. To je jediný způsob, jak se vyhnout „chaotickým podmínkám“. Kromě odborné

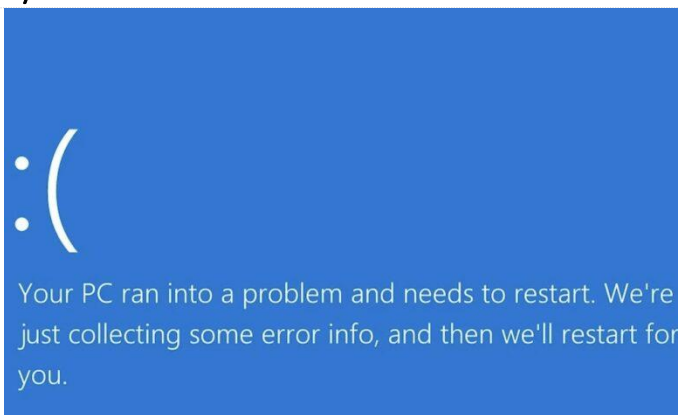
koordinace stavenišť a zajištění náhradních tras požaduje sdružení také zrušení nočního zákazu jízdy pro kamiony po dobu stavebních prací na Brennerské dálnici v Tyrolsku, aby se minimalizovaly dopravní zácpy a provoz. chaos.

Asociace uvádí tři stavební opatření, která se překrývají a výrazně ovlivní alpský tranzit:

- Renovace nebo novostavba mostu Lueg na Brenneru od roku 2025 způsobí masivní dopravní komplikace až na tři roky.
- Od roku 2027 by renovační práce na Tauernském tunelu vážně ovlivnily druhou hlavní osu ve směru sever-jih.
- Během stejného období by 23 rekonstrukcí mostů podél A8 Mnichov-Salzburg a také rozšiřování ze šesti na osm jízdních pruhů (včetně krajnic) mezi Rosenheimem a státní hranicí vedlo k dalším zátěžím.

Jako další úlevová opatření vyzval Friesz také k pozastavení současných dávkovacích opatření v Tyrolsku, známého také jako blokové zpracování. Pokud by to mělo být zachováno, existoval by strach z ještě větších dopravních zácp, pokud by neexistovaly alternativy nebo alternativní trasy. P.S. Když se ozývají už i Rakušáci, jde do tuhého..

### SSL Express 22-07-2024 | rejdaři byli postiženi pátečním výpadkem systémů



Páteční výpadek Microsoftu, jeden z největších zaznamenaných výpadků IT, zasáhl mnoho dopravních společností. Mnoho globálních podniků hlásilo selhání svých počítačů se systémem Windows způsobené nepovedenou aktualizací softwaru od antivirové společnosti CrowdStrike. "Bohužel víme o tom, že dopravní společnosti byly zasaženy jak na svých lodních, tak na pobřežních systémech," řekl Daniel Ng, generální ředitel společnosti CyberOwl, serveru Splash. Ng, který v roce 2016 založil britského specialistu na námořní bezpečnost, uvedl, že výpadky byly "relativně omezené", protože společnost CrowdStrike zatím není námořními společnostmi příliš běžně využívána. Cestování posádek a finanční oddělení v lodních společnostech bylo také ovlivněno tím, že řada leteckých společností uzemnila lety a některé banky byly mimo provoz.

### SSL Express 23-07-2024 Kaohsiung je nejnovější obětí nákazy přetížením kontejnerů v Asii

Zdá se, že efekt nákazy přetížením kontejnerů se projevuje už i na Tchaj-wanu, kde se v poslední době nahromadily kontejnery v jeho gatewayi Kaohsiung. Přetížení klíčových přístavů jihovýchodní Asie přimělo provozovatele linek k přesměrování překládkových kontejnerů do hlavního kontejnerového přístavu na Tchaj-wanu, což zase vystavilo silniční infrastrukturu Kaohsiungu tlaku, protože k přepravě kontejnerů mezi terminály je zapotřebí více nákladních vozidel. Zástupce přístavního úřadu země, společnosti Taiwan International Ports Corporation

(TIPC), uvedl: "Operátoři hlavních tratí vynechávají naplутí do Singapuru, Port Klangu a vietnamského přístavu Cai Mep kvůli přetížení způsobenému narušenými jízdními řády, které jsou připisovány krizi v Rudém moři. Rozhodli se tedy odklonit některé kontejnery do Kaohsiungu, kde měly být přeloženy."

V důsledku toho Kaohsiung v červnu zpracoval 815 000 kontejnerů, což představuje meziroční nárůst o 13 %. Z toho překládky tvořily 375 000 kontejnerů, což představuje meziroční nárůst o 12 %.

Data EconDB ukazují, že v Kaohsiungu je doba zdržení sedm dní pro příchozí kontejnery, devět dní pro odchozí kontejnery a osm dní pro překládky. Podle databáze liniových lodí eeSea úroveň přetížení v Kaohsiungu minulý týden překonala Singapur, pokud jde o počet plavidel čekajících na zakotvení – ve 28. týdnu čekalo na zakotvení přibližně 28 % kontejnerových plavidel v Kaohsiungu, ve srovnání s 22 % v Singapuru, zatímco tento týden to bylo 26 %, respektive 23 %. TIPC se snaží zmírnit tlak budováním vyhrazených silničních pruhů pro nákladní automobily. Provozovatelé terminálů jsou rovněž vyzýváni, aby převáželi kontejnery mezi terminály, aby minimalizovali nákladní dopravu. Tři úseky pruhu pro kontejnerové nákladní automobily spojující Jinhai Road 2 a 3 s Nanxing Road budou dokončeny ve druhé polovině roku a poslední úsek bude dokončen v březnu příštího roku.

Aby se snížila závislost na nákladní dopravě, požádala společnost TIPC společnost Evergreen Marine Corporation, která provozuje terminál 7 v Kaohsiungu, aby do svého zařízení převezla více kontejnerů z terminálů 3 až 5. V současné době lze každý měsíc vyložit asi 20 000 kontejnerů.

Městské úřady mezitím využívají umělou inteligenci k ovládnutí povolení k vjezdu.

P.S. "Narušené jízdní řády"... od počátku prodloužení trasy uplynulo již půl roku. Stačilo by trochu přidat plyn a linky by byly na zpět JŘ cobydup...



### SSL Express 23-07-2024 Nové výpočty D&D společnosti Maersk budou přínosem pouze pro její kapsu (zdroj LOadstar)

Změna způsobu, jakým společnost Maersk bude počítat pravidla pro demurrage a detention (D&D), nebude účinná při napomáhání tokům kontejnerů a bude prospěšná pouze pro kapsy kontejnerových linek, uvádí Zdroj nákladní dopravy se sídlem v Los Angeles.

Včera společnost Maersk oznámila aktualizaci zásad, díky které budou shipperům účtovány poplatky za D&D ve všech kalendářních dnech po přiděleném "volném čase", nikoli pouze v pracovních dnech. Nová politika, která vstoupí v platnost 8. srpna, znamená, že odesílatelům mohou být účtovány poplatky i ve dnech, kdy je místo vyzvednutí nebo vrácení uzavřeno a odesílatelé nemohou své kontejnery fyzicky přemístit. Volný čas bude i nadále přidělován pouze v pracovní dny. "Doporučujeme vám, abyste si dávali pozor na svůj volný čas (freetime) a provozní plány zařízení, abyste se vyhnuli poplatkům v neprovozní dny," sdělil dánský dopravce svým zákazníkům.

Volný čas je období, ve kterém odesílateli nebude účtováno D&D, a vypočítává se na základě pracovních dnů podle provozního plánu místa vyzvednutí nebo vrácení.

Odborníci se shodují, že toto rozhodnutí je nepřímým následkem vlny žalob vůči rejdařům ve věci neoprávněného výpočtu D&D v době uzavřených terminálů z důvodu přetížení



### SSL Express 23-07-2024 Požár na palubě kontejnerové lodi Maersk

Velký požár vypukl v pátek na palubě kontejnerové lodi "Maersk Frankfurt" na indickém pobřeží. Indická pobřežní stráž uvedla, že s ohněm bojuje několika loděmi. V neděli se "Maersk Frankfurt" nacházel 35 námořních mil jihozápadně od Mangalore. Na palubu má být přizván záchranný tým.

Podle zpráv médií zemřel v důsledku požáru jeden námořník. To nyní potvrdil Panamský námořní úřad.

Lod "Maersk Frankfurt", pronajatá dánskou lodní společností, pluje pod vlajkou Panamy. Je 255 metrů dlouhá a 40 metrů široká a má prý 21 členů posádky. Lod byla uvedena do provozu teprve letos



### SSL Express 23-07-2024 Kontinentální doprava = mírná naděje na růst

Společnosti, které přepravují zboží po železnici, plavidlech vnitrozemské vodní cesty nebo nákladními automobily, se již několik let potýkají se slabou situací v oblasti objednávek v závislosti na druhu dopravy. Mezitím se objevují první známky zlepšení. O stabilním vzestupném trendu však zatím nemůže být řeč.

V silniční nákladní dopravě bylo překonáno dno s nejnižšími přepravními sazbami. Poté, co mnoho dopravních společností v rámci zvýšení mýtného snížilo kapacity, se obchod od krátkých jarních týdnů opět znatelně zvedl. Od té doby ceny na spotovém trhu kolísají kolem úrovně smluvních sazeb; cenová hladina na Timocom byla o 14 procent vyšší než v předchozím roce před zvýšením mýtného. Index mýtného dle počtu ujetých kilometrů také zdůrazňuje, že na silnicích je výrazně méně německých vozidel, pokud dopravci generují pouze nízké příjmy.

Situace v železniční nákladní dopravě se v poslední době zlepšila, ale stále není zdaleka uspokojivá. Vzhledem ke slabým hodnotám ve srovnatelných měsících nejsou současná čísla osvobozující ranou. Totéž platí pro situaci v KD na evropské úrovni: Oproti velmi slabému čtvrtletí předchozího roku se situace v prvním čtvrtletí roku 2024 opět zhoršila. Koneckonců, růst se očekává až v roce 2027. Pro rok 2027 je však prognóza stále pod provozním výkonem roku 2022 se 134,8 miliardami tunokilometrů.

Vnitrozemská vodní doprava vytvořila záblesk naděje pro některé zboží na začátku roku. Celkový objem však zaostává za srovnávací hodnotou roku 2023 (minus 5,4 procenta). Přestože přepravní výkony v březnu vzrostly, nedokázaly zabránit minus 2,1 procenta za celé období od ledna do března ve srovnání s prvními třemi měsíci roku 2023. Situace s vodou je zatím pro lodní dopravu příznivá. Nebyla žádná suchá období s nízkou vodou (do července). To dává naději, že celkový výsledek v roce 2024 bude lepší než v roce předchozím.



### SSL Express 24-07-2024 POUČTE SE: Ztracený papírový konosament stál účastníky 2mln USD v dodatečných nákladech

Náložní list (B/L) je přepravní doklad, který slouží jako důkaz přepravní smlouvy, doklad o naložení a doklad o vlastnictví zboží. V současné době se většina globálních transakcí provádí pomocí papírových B/L, jak se to dělalo po staletí. Níže uvedený článek je varovným příběhem o nevýhodách používání papírových nákladních listů v dnešní době, kdy jsou k dispozici bezpečné a zabezpečené elektronické nákladní listy.

Při nedávném incidentu vedla ztráta papírových náložních listů ke značným komplikacím, nákladům a zpožděním, kterým by se dalo snadno předejít, pokud by se použily elektronické B/L. Když se ztratí papírové B/L, strany obvykle přijmou dopis o odškodnění (LOI) pro opětovné vystavení nových dokladů. V tomto případě však majitelé lodí trvali na přísnějším postupu. Požadovali, aby držitel náložního listu podal u soudu v přístavu určení žádost o oficiální prohlášení původních listů za neplatné a odstranění vlastnického práva ze ztracené sady. Zbožové nároky se propadly do vleklé debaty o tom, kdo je držitelem vlastnického práva a kdo je odpovědný za podání žaloby k soudu.

Kromě toho se očekávalo, že právní proces zrušení původních B/L a vydání nových bude trvat až dva měsíce. Vzhledem k vysoké hodnotě nákladu se dopravce pochopitelně zdráhal s jeho vyložením bez řádných dokladů o vlastnictví. Ačkoli někteří považovali za "nepřiměřeně opatrné", postoj rejdaře se řídil jejich klubem P&I a byl právně obhajitelný, aby se předešlo nároku na neoprávněné vydání. Jejich akce však měla za následek, že plavidlo zůstalo zakotveno u cílového přístavu na více než dva měsíce, což způsobilo ohromující náklady na zdržení ve výši 2 milionů dolarů. V současné době je řešení v nedohlednu.

Tento složitý a nákladný scénář zdůrazňuje zásadní význam ochrany přepravních dokumentů a poukazuje na efektivnější řešení: elektronické nákladní listy (eBL). Na rozdíl od papírových dokumentů nelze eBL ztratit, poškodit nebo ukrást, což nabízí bezpečnou a efektivní alternativu. Přijetím eBL může lodní průmysl snížit riziko zdoluhavých právních sporů, snížit riziko podvodů a zajistit bezproblémový převod vlastnictví nákladu.

Poučení z tohoto incidentu je jasné: přechod na elektronické náložné listy může v budoucnu zabránit podobným logistickým nočním můřám, jako je ztracený B/L, a chránit tak čas i finanční zdroje.



### SSL Express 24-07-2024 Ukrajinské železniční vyhlídky trpí kvůli nesourodému rozchodu kolejí

Ukrajina se po ruské invazi v únoru 2022 stala závislou na železniční nákladní dopravě, což vyvolává větší potřebu externí investice do tohoto odvětví. Vzhledem k tomu, že ruská armáda blokuje dokonce i údajný oceánský obilný koridor – který jeden zdroj popsal jako "vtip" – Ukrajina rychle přešla k posílání zvýšených objemů zboží, včetně značného vývozu obilí, na kontejnerech namontovaných na vlcích.

Jeden zdroj řekl *The Loadstar*, že závislost Ukrajiny na železnici není překvapivá, a poznamenal, že země má "jeden z nejlépe rozvinutých železničních systémů v Evropě". Zdroj nicméně varoval, že jeho přeorientování od Ruska odhalilo velkou slabinu v touze Ukrajiny zvýšit objem obchodu se svými západními sousedy: nesourodé rozchody tratí.

"Touha Ukrajiny posílat více do Evropy je omezena, protože rozchody mezi těmito dvěma železničními systémy se neshodují," pokračoval zdroj. "A kdybyste na mě tlačil, řekl bych, že je to věc, kterou není možné změnit. Kontejnery je nutné na hranicích překládat, ale to samozřejmě zvyšuje zpoždění služby."

Takový problém způsobil válkou vyvolaný nárůst objemu železniční dopravy směřující na západ, kdy v loňském roce došlo k obrovskému přetížení, kdy na hranici čekalo zhruba 1 000 vagonů. Aby se tento problém vyřešil, zřejmou odpovědí by bylo položit nové koleje odpovídající rozchodu používanému v Evropě, ale vzhledem k souvisejícím nákladům je jen malá naděje, že se tak stane.

"Na hranicích stojí i dražší vagony, které upravují rozchod, ale množství generované toky kontejnerů a obilí není dostatečné, aby ospravedlnilo tuto úroveň výdajů," dodal zdroj. "Pokud by se země měla vydat touto cestou, potřebovala by někoho, kdo by tyto vagony na Ukrajině nejen vyráběl, ale také udržoval. Problém, který máme, spočívá v tom, že existuje poptávka po větším růstu tohoto sektoru, ale nejprve se musíme vypořádat s tímto obrovským problémem infrastruktury."



### SSL Express 24-07-2024 Nová lodní kapacita přináší mírnou úlevu v tlaku na ceny dopravy

Na trhu námořní přepravy spotová cena na několika obchodních trasách opět mírně klesá. Například šanghajský index SCFI, který sleduje ceny na 13 exportních trasách z Číny, v pátek



podruhé v řadě klesl – tentokrát ještě výrazněji: o 3,6 procenta na zhruba 3 542 bodů. To znamená, že tržní barometr je nyní 5 procent pod dvouletým maximem z počátku měsíce. Úleva je nyní jasně patrná v regionálním obchodu směřujícím na západ od Dálného východu po Perský záliv, Afriku a Jižní Ameriku a na východní transpacifické trase k západnímu pobřeží USA. Zajímavé je, že právě tyto oblasti lodní dopravy zaznamenávají v letošním roce obzvláště vysoký dvouciferný růst námořného. V reakci na to kontejnerové linky v posledních týdnech zřídily nové služby na těchto trasách a zdá se, že poněkud zvrátily předchozí vývoj.

Podle analytiků se kapacity na západní pobřeží USA a do Jižní Ameriky v krátkodobém horizontu zvýšily přibližně o 5 až 6 procent. Kromě toho vždy dochází ke spontánním "extra sailings" – tj. ad hoc odjezdům s dalšími loděmi mimo pořadí. Aby bylo možné dosáhnout plného vytížení kapacity, někteří dopravci již zlevnili své sazby podle tlaku na trhu. Nejnovější SCFI to odráží následovně: Průměrná sazba (spot) pro rezervace ze Šanghaje na západní pobřeží USA klesla o téměř 7 procent na 7 124 amerických dolarů/FEU. Na trase Šanghaj–Santos (Brazílie) klesla hodnota o dobrých 6 procent na 8 212 dolarů/TEU. Indexové sazby cílových přístavů v Perském zálivu, jižní a západní Africe klesly ve srovnání s předchozím týdnem o 2,5 až 3,5 procenta. Na posledně jmenovaných trasách začalo oslabování dříve, takže současné spotové kurzy jsou nyní velmi hluboko pod úrovní předchozího měsíce. Nejlepší příklad: V obchodě ze Šanghaje do Dubaje je index asi o 25 procent níže než před čtyřmi týdny a činil necelých 2 200 dolarů za TEU.

Cenová hladina je stabilnější v obchodech na linkách Dálný východ/Evropa a Dálný východ/východní pobřeží USA. Tam jsou kapacity stále plně vytíženy a lodě jsou někdy silně přeplněné, jak je slyšet. V souladu s tím se sazba SCFI pro zásilky ze Šanghaje do severní Evropy snížila jen nepatrně o 1 procento na 5 000 dolarů/FEU. Cenová informační služba Xeneta dokonce zaznamenala opětovný nárůst krátkodobého průměrného kurzu svých zákazníků v obchodu z Dálného východu do Evropy o 5,3 procenta na 8 471 dolarů/FEU.

Jedním z faktorů, který pravděpodobně přispěje k mírnému uvolnění kapacity, je určité zmírnění kongescí v přístavech. Podle analýzy společnosti Linerlytica, která se zabývá průzkumem trhu, klesl podíl kontejnerových lodí čekajících na kotvení na celém světě od začátku července ze 7,5 na 6,5 procenta kapacity flotily. Ke zlepšení prý došlo zejména v centrech jihovýchodní Asie, jako je Singapur.

Klesající trend přepravních sazeb na trasách "páteřního propojení", jako je vývoz z Evropy, je mnohem výraznější. V důsledku klesající konkurenceschopnosti evropského průmyslu se cenová nerovnováha v průběhu týdnů a měsíců zhoršovala. Xeneta odhaduje úroveň sazeb pro rezervace ze severní Evropy na Dálný východ na pouhých 487 USD ve srovnání s přibližně 1 000 dolary za FEU před šesti měsíci. Mnohem nižší ceny jsou hlášeny i ze spedičního trhu. U zásilek na východní pobřeží Jižní Ameriky je úroveň 540 dolarů/FEU, před půl rokem to bylo kolem 700, před rokem dokonce 1 700 dolarů/FEU.

Současně v odvětví roste očekávání, že válka v Gaze a bezpečnostní krize v Rudém moři se kvůli útokům Hútíů potáhnou ještě déle. Mnoho dopravců se tak v dlouhodobém horizontu nadále zásobuje charterovými kapacitami, které budou skutečně nutné pouze v případě, že se mys Dobré naděje bude i nadále obeplovat. Minulý týden vyšly najevo další charterové dohody, které sahají daleko do budoucnosti. Cosco si mimo jiné údajně pronajalo tři lodě o kapacitě 3 400 TEU k dodání na přelomu roku na 24 měsíců.



SSL express 24-07-2024 Nová směrnice EU o bezpečnosti IT

[Směrnice \(EU\) 2022/2555 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické](#)

[bezpečnosti v Unii](#) (NIS-2) byla zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie dne 27. prosince

2022. Vstoupila v platnost dne 16. ledna 2023 a její ustanovení musí být provedena do práva členských zemí do 27. října 2024.

NIS-2 se vztahuje na společnosti s **50 a více zaměstnanci** s ročním obratem minimálně **10 milionů eur**. Směrnice předepisuje společnostem systematické řízení rizik v oblasti IT. NIS-2 obsahuje následující úkoly pro firmy:

- Zásady správného řízení (stanovení pokynů)
- Správa incidentů
- Řízení kontinuity podnikání
- Bezpečnost dodavatelského řetězce
- Správa aktiv (správa majetku, systémů a softwaru)
- Bezpečnostní opatření pro nákup a údržbu hardwaru a softwaru
- Kybernetická hygiena (bezpečná hesla, zálohy, autorizační koncepty) a školení
- Bezpečnost lidských zdrojů (zabezpečení údajů o zaměstnancích)
- Správa identit a přístupu
- Autentizace
- Zabezpečená komunikace
- Kryptografie (šifrování)
- Třístupňový proces hlášení bezpečnostních incidentů → Předběžná zpráva do 24 hodin → Úplná zpráva do 72 hodin → Závěrečná zpráva do jednoho měsíce

P.S. Byrokracií nad kyberzločinem zvítězíme!



## SSL Express 24-07-2024 Velcí evropští výrobci chemikálií se chtějí více zaměřit na intermodální přepravu

V rámci Evropské petrochemické asociace (EPCA) byla vytvořena síť intermodální dopravy (ITN). Členové si dali za cíl více využívat KV.

Síť zahrnuje hlavní výrobce a distributory chemikálií, jako jsou BASF, Brenntag, Covestro, Dow, Evonik, Helm, Lyondell Basell, Sabic a Repsol. Zapojeni jsou však také speditéři jako Bertschi, Den Hartogh, Lkw Walter a Rinnen a poskytovatelé logistických služeb, jako jsou DFDS a Maersk. Kromě toho jsou v kruhu zastoupeni také operátoři, železniční společnosti a provozovatelé terminálů. "Potřebujeme mít odolné dopravní procesy, až se ekonomika opět zvedne a nedostatek řidičů v silniční nákladní dopravě bude citelnější," uvádí Sanja Magdeburg, ředitelka dodavatelského řetězce ve společnosti Helm AG, jeden z argumentů hráčů ve prospěch intermodální dopravy. Se snížením emisí CO<sub>2</sub> emise, uvádí předsedkyně ITN další důležitý důvod, proč podpoří KD. Ve srovnání se silnicí by se podařilo snížit emise o 60 procent.

Tlak na snižování emisí je stále důležitější, zejména pro korporace. Podle směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti (CSRD) jsou větší společnosti povinny v příštích několika letech vyvážit své zdroje emisí v předcházejících a navazujících odvětvích (rozsah 3). Patří mezi ně emise skleníkových plynů v dopravě. I když je chemický průmysl již poměrně zběhlý v oblasti železniční přepravy kvůli nebezpečnému zboží, Jan Arnet, generální ředitel společnosti Bertschi a místopředseda ITN, stále vidí velký potenciál pro další přesun dopravy na železnici. Podíl železniční nákladní dopravy u společností EPCA se podle něj pohybuje v průměru kolem 50 procent. Vyplývá to z průzkumu, kterého se zúčastnilo 60 členů EPCA.

Pro firmy byly v ITN vyvinuty nástroje, s jejichž pomocí může být přesun úspěšný. Členové jsou v současné době ve fázi implementace. Očekává se, že řešení s osvědčenými postupy budou k dispozici začátkem příštího roku.



P.S. Jedním z nástrojů by mohlo být navěšení několika nákladních vagonů s DAK za každý osobní vlak; jinak se bohužel kýžený objem nedosáhne (to samozřejmě neberte vážně)



## SSL Express 25-07-2024 Bangladéš je kvůli zákazu vycházení a omezení internetu zahlcen nákladem

Poté, co vláda včera večer obnovila omezené internetové připojení pro letiště, záchranné služby, nemocnice a provozovatele přístavů, se v Bangladéši obnovily toky zboží. Dovoz a vývoz do země utrpěl obrovskou ztrátu poté, co bylo minulý čtvrtek přerušeno internetové připojení a v sobotu byl vyhlášen zákaz vycházení - ten byl však částečně zrušen, aby se usnadnily nákupy a obchodní aktivity - v reakci na protesty studentů proti reformě pracovních kvót.

Generální tajemník Bangladéšské asociace vnitrozemských kontejnerových skladů Ruhul Amin Sikder uvedl, že sklady mají připraveno k odeslání asi 5 000 teu naložených kontejnerů. Kvůli výpadku internetu, který brání celním vstupům, nemohlo být během chaosu odesláno asi 8 000 až 10 000 teu vývozních kontejnerů. I když se toky opět rozjely, objevilo se jen "několik kamionů" s těmito naloženými kontejnery. Mluvčí přístavního úřadu v Chittagongu Omar Faruk uvedl, že jakmile včera večer získali internetové připojení, celní řízení se znovu rozběhlo a do dnešního rána bylo odbaveno přibližně 2 500 teu a očekává se, že zítra to bude 3 500. Na vnějším kotvišti přístavu dnes čekal tucet kontejnerových lodí.

Na straně letecké dopravy se ucpala i cargo village na letišti v Dháce, kde Nasir Ahmed Khan, viceprezident Bangladéšské asociace speditérů, odhadl, že během výpadků se nepodařilo přepravit přibližně 3 000 až 3 500 tun nákladu. "K odstranění nahromaděného nákladu bude zapotřebí více než týden," uvedl, i když nebylo jasné, zda to vychází z návratu k normální provozní době a funkčnosti.

V reakci na protesty, které si vyžádaly téměř 200 mrtvých, včetně studentů, vláda oznámila, že částečný zákaz vycházení zůstane v platnosti po neomezenou dobu, stejně jako omezení přístupu na internet. Zákaz vycházení bude zrušen mezi 10. a 17. hodinou, úřady budou moci pracovat od 11 do 15 hodin a přístup na internet bude omezen na kanceláře. Všechny kanály sociálních médií jsou zablokovány. Aktualizace pro zákazníky, naznačuje, že tyto podmínky pravděpodobně povedou opět k velmi reálné hrozbě "zablokování" letiště v Dháce, přičemž celní dokumentace bude omezena kvůli omezenému přístupu k internetu. A přestože některé oděvní továrny v Dháce mohly být znovu otevřeny, společnost Ligi varovala, že je pravděpodobné, že mnohé zůstanou zavřené, dokud se situace nevyřeší.



## SSL Express 25-07-2024 Boeing a Airbus očekávají rychlý růst globální flotily nákladních letadel

Výrobci letadel Airbus a Boeing očekávají v příštích 20 letech pokračující silný růst celosvětové flotily nákladních strojů. Toto je hlavní výsledek předpovědí do roku 2043 včetně, které společnosti právě zveřejnily, takzvaná Global Market Forecast (GMF) od Airbusu a protějšek od Boeingu, Commercial Market Outlook (CMO). Dalším výsledkem vyplývajícím z širšího kontextu analýz prognóz je, že oba výrobci letadel očekávají zpomalení čistě nákladní dopravy a tím i renesanci dalšího nákladu na palubách osobních letadel.

Toto hodnocení vyplývá ze vzájemného působení dvou předpokladů výrobců letadel. Očekává se, že do roku 2043 poroste počet osobních letadel výrazně rychleji (Boeing: plus 87,5 procenta; Airbus: plus 98,8 procenta) než počet nákladních letadel (Boeing: plus 66,7 procenta; Airbus: plus

51,3 procenta). K tomu se očekává, že v příštích 20 letech poroste výkon osobní dopravy výrazněji (Airbus: plus 3,6 procenta ročně; Boeing: plus 4,7 procenta) než u nákladní dopravy (Airbus: plus 3,1 procenta ročně Boeing: plus 4,1 procenta).

Podle Airbusu se počet nákladních strojů do roku 2043 zvýší o 51,3 procenta ze současných 2230 na 3360 jednotek. Navýšení o 1330 jednotek bude dosaženo dodáním 2470 freighterů, z nichž 1330 nahradí stárnoucí letadla, uvedl výrobce letadel. Evropský výrobce letadel uvádí své předpoklady na základě očekávaného ročního růstu globálního HDP v průměru o 3,1 procenta.

Boeing naopak odhaduje, že globální poptávka po nákladních letadlech bude silnější než dle Airbusu. Podle CMO bude mít flotila nákladních lodí v roce 2043 sílu 3900 jednotek.

Oba výrobci letadel očekávají, že absolutně největší podíl nových nákladních letadel vstupujících na trh budou tvořit přestavěné nákladní stroje (Airbus: 62 procent; Boeing: 65 procent). Podle předpovědí Airbusu budou úzkotrupá letadla představovat většinu jednotek přicházejících na trh v příštích 20 letech, a to v počtu 970. Ty mají obvykle kapacitu mezi 10 a 40 tunami a používají se na krátkých a středních trasách k přepravě zásilek elektronického obchodu.

Podle Airbusu jsou širokotrupá letadla používaná v klasické mezikontinentální letecké nákladní dopravě s kapacitou nejméně 80 tun žádaná rychlostí méně. Boeing rovněž očekává, že v roce 2043 bude většina nákladní flotily sestávat z freighterů s úzkým trupem (1 600); počet velkokapacitních nákladních strojů bude podle výrobce letadla 1150. Stejně velký bude i počet středních širokotrupých letadel. Ty mají nosnost 40 až 80 tun.



### SSL Express 25-07-2024 Most Lueg: Asfinag testuje alternativní dopravní koncept

Asfinag nyní nacvičuje nouzovou situaci na brennerské dálnici A13: Jak rakouský dálniční operátor oznámil v úterý s pouhým jeden a půl dnem předem, bude od čtvrtka reorganizováno vedení dopravy na mostě Lueg, který potřebuje výměnu. alespoň dva týdny. Pozadím je vědecky podpořený testovací provoz, který mění rozložení jízdních pruhů mezi vozidly: kamiony jezdí vlevo od průsmyku směrem do údolí, zatímco lehká vozidla do 3,5 tuny cestují po vnější straně, která se svažuje směrem do údolí. Test má objasnit, jak co nejvíce vozidel může v období nové výstavby pokračovat v jízdě po Luegově mostě současně.

Asfinag před měsícem oznámil, že od 1. ledna 2025 bude provoz od 1. ledna 2025 z bezpečnostních důvodů moci přejíždět most pouze jedním jízdním pruhem v obou směrech.

Dálniční provozovatel podle vlastních informací v současné době připravuje společně se státem Tyrolsko, úřady a záchranou službou balíček opatření, který představí v září.

Test, který nyní začíná, vyhodnotí, zda mohou vozidla alespoň dočasně pokračovat v jízdě ve dvou jízdních pruzích alespoň v jednom směru. Podle představ Asfinagu by k tomu mělo dojít zejména o víkendech a v další vybrané dny. Zkušební provoz by měl také poskytnout informace o dosažitelné kapacitě vozidel, zejména s ohledem na počet odbavených kamionů



### SSL Express 25-07-2024 Hunte: provizorní most také poškozen

V únoru narazila loď do železničního mostu na řece Hunte. Od té doby tam stojí provizorní most.

Nyní byla tato konstrukce také poškozena. Po dočasné uzavírce je otevřen severní průjezd.

Mohlo by tak dojít k dalšímu významnému narušení železniční dopravy na pobřeží Severního moře.

Vodní policie uvedla, že železnice v příštích hodinách rozhodne, zda provizorní most bude moci nadále používat pro vlaky.

Kontrola konstrukce stále probíhá. Je také otázkou, jak jsou dostupné porty Wesermarsch.

Koncem února se do železničního mostu zabořila 110 metrů dlouhá bárka. V důsledku toho byla 118 metrů dlouhá konstrukce vážně poškozena. Provizorní most byl uveden do provozu na konci dubna. Podle prvotních zjištění vodní policie utrpěl nyní vážné poškození i tento most. Jak k nehodě došlo, se stále vyšetřuje. Rozsah materiálních škod na lodi a mostě je stále nejasný. Od doby, kdy byl instalován provizorní most, se podmínky pro vnitrozemskou lodní dopravu ztížily. Upozorňuje na to Spolkový svaz německé vnitrozemské plavby (BDB). Značné problémy a nebezpečí jsou způsobeny sníženou průjezdnou výškou pod provizorním mostem o 30 cm. BDB v nedávném dopise Generálnímu ředitelství vodních cest a lodní dopravy prosazuje, aby úřad zajistil, že ho železnice při opravě nebo případné stavbě nového mostu zvedne do stejné výšky jako most silniční rovněž v Elsflethu, aby lodní přeprava měla dostatečnou světlou výšku.



### SSL Express 26-07-2024 Kapacita tří velkých zemí s loděnicemi vzrostla za rok o 20 %

V celé Číně se loděnice rozšiřují a vyrábějí lodě v takovém rozsahu jako naposledy v roce 2008. Loděnice vstoupily do nového zlatého věku po více než desetiletém propadu, který následoval po globální finanční krizi. Pokud jde o kapacitu novostaveb, podle nejnovějšího odhadu makléřské společnosti Arrow dosahuje kapacita stavby lodí ve třech velkých stavitelských zemích - Číně, Jižní Koreji a Japonsku - 35,6 milionu cgt ročně, což představuje meziroční nárůst o 20 % oproti 29,5 milionu cgt před rokem, přičemž většina tohoto nárůstu kapacity připadá na Čínu a Jižní Koreu. Navzdory nedávnému nárůstu je však kapacita stavby lodí v těchto zemích stále přibližně o 30 % nižší než na vrcholu po boomu stavby lodí na konci roku 2000.

Podle Rebeccy Galanopoulos Jonesové, hlavní obsahové analytičky společnosti Veson, si čínské loděnice i nadále drží první příčku jako nejoblíbenější volba pro novostavby lodí pro přepravu hromadných nákladů, tankerů, kontejnerů a plynu, což představuje 441 objednávek zadaných v první polovině roku, a to je přibližně 66 % všech objednávek na novostavby na celém světě. Čínská produkce novostaveb v roce 2024 "raketově vzrostla", uvedl pro Splash Stuart Nicoll, ředitel společnosti Maritime Strategies International (MSI). V prvních pěti měsících let 2020-23 činily čínské dodávky v průměru 10,1 mil. gwt a letos se uvádí 15,5 mil. gwt. Říká se, že slabý stavební sektor v Číně uvolňuje velké množství pracovníků pro vstup do odvětví stavby lodí. Je třeba si všimnout také toho, že restrukturalizace a konsolidace, které byly v posledních letech v loděnicích zaznamenány, přináší ovoce v podobě lepší organizace materiálových toků.



### SSL Express 26-07-2024 Ustavující zasedání Výboru pro dopravu v Evropském parlamentu skončilo

Poslanci na ustavující schůzi Výboru pro dopravu a cestovní ruch v úterý 23. července 2024 zvolili předsedu a čtyři místopředsedy Výboru pro dopravu a cestovní ruch (TRAN). Kdo bude od nynějška na dva a půl roku řídit jmění dopravního výboru EU?

Jako předsedkyně zvítězila Řekyně Elissavet Vozemberg-Vrionidi zastupující skupinu EPP. Byla zvolena 33 hlasy pro tajným elektronickým hlasováním a získala tak nadpoloviční většinu odevzdaných hlasů. Druhý kandidát Roman Haider z rakouské FPÖ, který patří k pravicově populistické frakci PEF, získal pouze 13 hlasů pro.

Místopředsedové

1. Místopředseda: Virginijus Sinkevičius (Zelení, Litva)
2. Místopředsedkyně: Sophia Kircher (EPP, Rakousko)
3. Místopředsedkyně: Elena Kountoura (vlevo, Řecko)

#### 4. Místopředseda: Matteo Ricci (sociální demokraté, Itálie)

Výbor EP TRAN je odpovědný za otázky související s rozvojem společné politiky pro železniční, silniční, vnitrozemskou vodní, námořní a leteckou dopravu, poštovní služby a cestovní ruch.

P.S. Česko po siláckých řečech o usilování o silové posty má v dopravním výboru pouze 2 náhradníky. Nechtě nás provází síla alespoň příště



#### SSL Express 26-07-2024 DB Schenker se ztrátou zisku, klesající trend u DB Cargo (zdroj DVZ)

Skupina Deutsche Bahn včera zveřejnila své pololetní údaje za rok 2024. Stejně jako ostatní logistické skupiny se i DB Schenker musel spokojit s nižšími zisky. DB Cargo nemůže negativní trend zastavit, ale šéf DB Richard Lutz oznámil ambiciózní cílovou cestu.

Vzhledem k ekonomickému prostředí DB Schenker očekával pokles. Konkurent Kuehne + Nagel tento týden také oznámil horší čísla. Provozní zisk dceřiné společnosti DB (upravený EBIT) klesl o 16,9 procenta z 626 milionů eur na 520 milionů eur. Tržby klesly o 6,6 procenta na 9 415 milionů eur. „V důsledku celoodvětvové normalizace sazeb za přepravu v letecké a námořní přepravě byly tržby a zisky mírně pod první polovinou roku 2023, ale stále výrazně nad úrovní před korunou,“ vysvětlil Levin Holle, ředitel pro finance a logistiku v DB zdrženlivý vývoj. Díky úspěšnému programu efektivity má ale Schenker v budoucnu dobrou šanci využít další potenciál výdělků, řekl také s ohledem na současný prodejní proces. Jména ani počet firem, které jsou stále v nabídkovém řízení, uvádět nechtěl. „Podmínkou prodeje zůstává, že musí být pro DB ekonomicky výhodný,“ uvedl finanční ředitel. K dalšímu postupu se alespoň vyjádřil: „Tento proces – tedy kontrolu prodeje – chceme dokončit v druhé polovině roku.“

Objemově se DB Schenker podařilo v první polovině roku dosáhnout vyšších objemů. V pozemní přepravě se počet zásilek zvýšil o 3,6 procenta. Objem námořní přepravy vzrostl o 1,5 procenta, přičemž největšího nárůstu bylo dosaženo u letecké přepravy = o 5,9 procenta tun více.

Na obrat u DB Cargo musíte čekat marně. Nejenže se společnost nadále drží v červených číslech, ale opět kumuluje vyšší ztráty. EBIT se zhoršil z minus 195 milionů eur v prvním pololetí roku 2023 na minus 261 milionů eur v prvním pololetí roku 2024. „Stávky, velká staveniště a dříve neznámé nahromadění extrémních povětrnostních jevů na nás také měly významný ekonomický dopad,“ řekl šéf DB Richard Lutz. Holle ale nechtěl svádět příčiny pouze na vnější vlivy: „Ziskovost našich železničních společností je příliš nízká,“ kritizoval sám sebe. Holle oznámil, že strukturální opatření na snížení nákladů v administrativních a obchodních oblastech budou hrát klíčovou roli ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. To také zahrnuje snížení potřeby personálu: „V budoucnu budeme muset vytvořit více železnic s méně lidmi,“ řekl finanční ředitel. Lutz také hovořil o aktuální restrukturalizaci v DB Cargo: „Transformace postupuje dobře, milník po milníku. Jsme rádi, že se DB Cargo podařilo ve spolupráci se sociálním partnerem vytvořit interní podmínky pro regulaci adekvátní konkurenci,“ uvedl šéf DB.

P.S. ver.di - Nach der Lektüre des letzten Absatzes werden Zungen und Schwerter bereits geschliffen.



#### SSL Express 26-07-2024 MSC může investovat do kontejnerového terminálu v Genku

Logistický gigant MSC spolu se dvěma belgickými společnostmi smí řídit výstavbu a provoz plánovaného kontejnerového terminálu v přístavu Limburg. Po přezkoumání zákona o hospodářské soutěži schválila Evropská komise žádost společnosti Medlog SA, která patří do švýcarské skupiny MSC, Henri Essers en Zonen Internationaal Transport and Machiels (JM

Recycling), aby se stala spoluvlastníky Port of Limburg NV (POLIM.) prostřednictvím nákupu státních akcií. Jak byly akcie rozděleny, komise nevedla. Transakce se dotýká především trhu služeb v oblasti vnitrozemské lodní dopravy a provozování kontejnerových terminálů pro vnitrozemskou lodní dopravu. Vzhledem k tomu, že aktivity přístavu Limburg v Evropském hospodářském prostoru jsou „zanedbatelné“, nebude mít spojení negativní dopad na hospodářskou soutěž na vnitřním trhu EU, vysvětlila Komise své rozhodnutí.

Kontejnerový terminál Port of Limburg má vyrůst na místě bývalé továrny Ford v belgickém Genku na břehu Albertova kanálu. Počítá se s překladištěm s kapacitou 350 000 TEU ročně. Téměř 130 kilometrů dlouhý Albert Canal spojuje Meuse u Lutychu s Antverpami a Severním mořem. Na webu Machiels je uvedeno, že výstavba kontejnerového terminálu v Genku probíhá společně s Essers. Jeho uvedení do provozu je naplánováno na první čtvrtletí roku 2025. Machiels se celosvětově zabývá rozvojem logistiky a dalších nemovitostí, recyklací a výrobou obnovitelné energie. Podle Evropské komise nabízí Essers dopravní a logistická řešení v 18 zemích západní a východní Evropy.

Od doby, kdy Ford v prosinci 2014 uzavřel svou velkou továrnu v Genku, se belgičtí místní, regionální a státní politici snaží najít nové využití. Podle vlámské televizní stanice VRT se celá lokalita stane „Logistic Valley Flanders“ a nabídne 2 500 nových pracovních míst. Některé logistické společnosti si zde již v posledních letech zřídily pobočku.



## **SSL Express 26-07-2024 Speditéři, kteří nedodrží pravidla pro školení o IATA DGR, budou vyškrtnuti, varuje IATA**

Asociace speditérů varují své členy, že musí okamžitě nahrát svá osvědčení pro přepravu nebezpečného zboží, jinak jim hrozí vyškrtnutí ze seznamu agentů IATA. Britská asociace speditérů BIFA uvedla, že IATA nařídila, že "agenti, kteří v současné době nesplňují požadavky a nejsou zapsáni do školení DGR, začnou dnes dostávat konečná oznámení o ukončení smlouvy". Asociace dodala: "Pokud i nadále nebudou splňovat požadavky, bude jejich výpověď ukončena 31. srpna." Asociace BIFA sdělila svým členům, že tuto situaci musí řešit "okamžitě" - dodala, že požadavky splňuje pouze 79 % britských speditérů.

Mezitím v Jihoafrické republice upozornila asociace speditérů SAAFF na právní problémy s předpisy IATA. Bylo v něm uvedeno, že jihoafrický Úřad pro civilní letectví (CAA) má "omezení v prosazování" a potíže se začleněním TI do vnitrostátních předpisů. "Na našem mezinárodním leteckém trhu se diskuse mezi jihoafrickými zúčastněnými stranami v oblasti letectví zaměřily na řešení právního uplatňování předpisů o nebezpečném zboží (DGR) oproti technickým pokynům (TI). Zúčastněné strany, včetně leteckých společností a průmyslových skupin, se vyzývají ke spolupráci na vyjasnění a případné změně znění předpisů, aby se zajistil soulad s místními zákony a mezinárodními normami, což je zásadní pro dodržování právních a provozních předpisů v odvětví." Zástupci IATA musí mít školení pro přepravu nebezpečného zboží - to je jeden z důvodů, proč někteří speditéři mohou dát přednost tomu, aby byli "přidružení". Speditéři musí nahrát svá osvědčení o školení a každé dva roky musí školení absolvovat, aby si udrželi soulad s předpisy. Výcvikový program ICAO-FIATA pro přepravu nebezpečného zboží leteckou dopravou je oficiální kurz navržený ICAO a FIATA, který je v souladu s technickými pokyny ICAO.

P.S. Toto se samozřejmě SSL netýká, u nás určitě vše v pořádku (?)

