



VERTRAGLICHE TRANSPORTBEDINGUNGEN ČSPL, A.S.

Ausgabe 2005



Inhalt

| | |
|--|-----------|
| ERSTER TEIL - GRUNDBESTIMMUNGEN | 3 |
| Art. I. Geltungsbereich | 3 |
| Art. II. Begriffsbestimmung | 3 |
| Art. III. Vom Transport ausgeschlossene Güter | 3 |
| Art. IV. Unter Sonderbedingungen zum Transport zugelassene Güter | 4 |
| Art. V. Einschränkung und Einstellung der Beförderung | 4 |
| ZWEITER TEIL - FRACHTVERTRAG | 5 |
| Art. I. Auftrag und Buchung der Beförderungen | 5 |
| Art. II. Entstehung und Erfüllung des Frachtvertrages | 6 |
| Art. III. Frachtkunden | 6 |
| Art. IV. Einladen und Ausladen des Transportgutes | 8 |
| Art. V. Ausladen und Übergabe der Transportgüter dem Empfänger | 10 |
| Art. VI. Lade- und Löschzeit und Liegezeit des Schiffes im Hafen | 10 |
| Art. VII. Lieferfristen | 11 |
| Art. VIII. Zahlung der Fracht, Liegegeld | 12 |
| Art. IX. Änderung des Frachtvertrages | 13 |
| Art. X. Hindernisse in der Beförderung | 14 |
| Art. XI. Hindernisse in der Lieferung | 15 |
| DRITTER TEIL - ANSPRÜCHE AUS DEM FRACHTVERTRAG | 15 |
| Art. I. Haftung aus dem Frachtvertrag | 15 |
| Art. II. Entbindung der Haftung der ČSPL | 17 |
| Art. III. Grosse Havarei | 18 |
| Art. IV. Beanstandung aus dem Frachtvertrag | 18 |
| VIERTER TEIL - ABSCHLUSSBESTIMMUNGEN | 19 |
| ANLAGE 1. – LADE- UND LÖSCHZEITEN | 22 |
| ANLAGE 2. – LIEGEGELD | 23 |
| ANLAGE 3. – LIEFERFRISTEN | 24 |
| ANLAGE 4. – ANTEIL DES GEWICHTSVERLUSTES, FÜR WELCHEN DIE ČSPL NICHT HAFTET | 26 |
| ANLAGE 5. – REGELN DER ČSPL, A.S. FÜR GROSSE HAVAREI | 27 |



ERSTER TEIL - GRUNDBESTIMMUNGEN

ART. I. GELTUNGSBEREICH

1. ČSPL, a. s., Identifikationsnummer 26301504, mit Sitz in Karla Čapka 211/1, 405 91 Děčín I, eingetragen im Handelsregister, geführt beim Bezirksgericht in Ústí nad Labem, Teil B, Einlage 1458 (nachstehend ČSPL genannt) veröffentlicht als Betreiber der Binnenschifffahrt diese Vertraglichen Transportbedingungen für Gütertransport (nachstehend Transportbedingungen genannt).
2. Diese Transportbedingungen regeln die mit der Binnenschifffahrt im Zusammenhang stehenden Fragen, insbesondere die Voraussetzungen für den Abschluss eines Frachtvertrages zwischen ČSPL und Verfrachter und weiter die Rechte, Pflichten und Verantwortung der ČSPL und des Verfrachters bei Beförderung von Stück- oder Massengut, sofern diese Rechte, Pflichten und Verantwortung der ČSPL und des Verfrachters (evtl. weitere Fragen) nicht der Frachtvertrag regelt. Abweichende Vereinbarungen im Vertrag haben Vorrang vor der Fassung dieser Transportbedingungen.
3. Für sämtliche Güterbeförderungen finden vorrangig die Bestimmungen dieser Transportbedingungen, die Bestimmungen des Europäischen Abkommens über Vertrag über Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 2000 (CMNI), Gesetz Nr. 513/1991 Gs., Handelsgesetzbuch in Fassung späterer Vorschriften, Ges. Nr.114/1995 Gs. über Binnenschifffahrt in Fassung späterer Vorschriften, sowie auch Bestimmungen anderer allgemein verbindlicher Rechtsvorschriften der Tschechischen Republik Anwendung.
4. Für Gefahrguttransporte finden weiter die Bestimmungen des Europäischen Abkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstrassen – ADN vom 26.5.2000 (ADN-Abkommen) Anwendung.

ART. II. BEGRIFFSBESTIMMUNG

1. Verfrachter (Absender oder Auftraggeber) bedeutet die Person, mit der, für die oder unter deren Namen der Frachtvertrag mit der ČSPL abgeschlossen wurde.
2. Fracht bedeutet Frachtgebühr/Transportkosten und ergänzende Entgelte (vor allem Entgelte für Beladung und Entladung der Güter, Kanalabgaben, Schleusenabgaben, Brücken-, Verwaltungs- und Hafengebühren), sowie weitere Zuschläge (z. B. Kleinwasserzuschlag, Liegegeld, Lagergeld) zur Frachtgebühr/Transportkosten im Sinne der Bestimmungen dieser Transportbedingungen und im Zusammenhang mit der Durchführung des Gütertransportes.
3. Empfänger bedeutet die Person, die zur Übernahme der Ladung berechtigt ist.
4. Unter Gütern werden auch in angemessener Art Kaskos, Schubleichter und andere Schwimmgeräte verstanden, bei denen die ČSPL für Dritte aufgrund eines Vertrages die Beförderung sichert.

ART. III. VOM TRANSPORT AUSGESCHLOSSENE GÜTER

1. Vom Transport sind ausgeschlossen:
 - a) Güter, deren Transport durch ein internationales Abkommen oder Maßnahmen der Organe der Staatsverwaltung verboten ist;



- b) Güter, die wegen ihrer Beschaffenheit zum Transport ungeeignet sind hinsichtlich der Einrichtungen oder Betriebsmittel der ČSPL;
 - c) Güter, die nur aufgrund einer Genehmigung transportiert werden können und diese Genehmigung wurde nicht erteilt (z. B.: gemäß §36 Ges. Nr. 114/1995 Gs., Ges. Nr. 18/1997 Gs.) oder
 - d) Güter, die gemäß ADN-Abkommen vom Transport ausgeschlossen sind.
2. Wurden Güter, die gemäß Abs. 1 vom Transport ausgeschlossen sind, zur Beladung/zum Transport aufgegeben und im Frachtbrief oder Konnossement nicht richtig bestimmt:
- a) Übernimmt die ČSPL die Sendung nicht zum Transport oder
 - b) schließt die ČSPL die Sendung vom Transport aus, wenn sie diese Sendung unterwegs aufgehoben hat und meldet diesen Umstand dem Verfrachter oder Empfänger.
3. In dem unter Abs. 2 Buchst. b) angeführten Fall ist der Verfrachter verpflichtet einen Bruchteil der Fracht und die Kosten des Rücktransports an den Ort der Beladung oder jeden nächsten Ort, wo die Güter gelöscht, geliefert oder liquidiert werden können, zu zahlen. Gleichzeitig hat die ČSPL Anspruch auf Ersatz der entstandenen Schäden.

ART. IV. UNTER SONDERBEDINGUNGEN ZUM TRANSPORT ZUGELASSENE GÜTER

1. Folgende Güter sind unter Sonderbedingungen zum Transport zugelassen:
- a) Stoffe und Gegenstände, die unter Bedingungen zum Transport zugelassen sind, die im ADN-Abkommen angeführt sind;
 - b) Stoffe und Gegenstände, für die eine Transportgenehmigung erforderlich ist unter Bedingungen, die in dieser Genehmigung angeführt sind;
 - c) Gegenstände, deren Beförderung besondere Schwierigkeiten hinsichtlich Abmessungen, Gewicht oder Beschaffenheit bereitet;
 - d) lebende Tiere oder
 - e) weitere Sachen gemäß Vereinbarung zwischen Verfrachter und ČSPL, wenn keine Sondervorschriften dies verhindern.

ART. V. EINSCHRÄNKUNG UND EINSTELLUNG DER BEFÖRDERUNG

1. Die ČSPL ist gebunden durch Verkündung bzw. Mitteilung der Verwaltungsbehörde (Schifffahrtsbehörde) über Einschränkung oder Einstellung des Schifffahrtsbetriebes wegen
- a) Störung der Betriebsfähigkeit der Wasserstrasse oder deren Teils in Folge von Naturkatastrophen, Unfall, Reparatur, Rekonstruktion der Wasserstrasse oder
 - b) anderen Tatsachen im Interesse der Gewährleistung der Sicherheit und Kontinuität des Schifffahrtbetriebes.
2. ČSPL hat im Sinne von Abs. 1 den Betrieb der Schiffe auf der Wasserstrasse dem Charakter und Zustand der Wasserstrasse anzupassen.



ZWEITER TEIL - FRACHTVERTRAG

ART. I. AUFTRAG UND BUCHUNG DER BEFÖRDERUNGEN

1. Der Auftraggeber legt der ČSPL in zweifacher Ausführung einen „Buchungsbrief“ vor, der den Charakter eines Vorvertrages zum Frachtvertrag gemäß § 289 bis §292 HGB hat. Im Buchungsbrief spezifiziert der Auftraggeber vor allem:
 - a) Abmessungen oder Gewicht, Menge des Transportgutes, Bedingungen für die Verstaung des Transportgutes
 - b) Marken für Identifizierung des Transportgutes;
 - c) Beschaffenheit, Charakteristik und Eigenschaften des Transportgutes;
 - d) geforderten Ladetermin (Abschluss des Frachtvertrages), geforderten Liefertermin (Einlaufen in den Hafen);
 - e) Anweisungen für Zollabfertigung oder andere amtliche Behandlung des Transportgutes und
 - f) weitere Angaben zur Eintragung in die Frachturkunden.

Der Auftraggeber wendet den üblichen Vordruck der ČSPL an oder stellt diesen in freier Form als Schreiben, Fax, Telex oder E-Mail auf; es muss jedoch in jedem Fall die Vollständigkeit der Angaben im Sinne des Abs.1 a) bis f) beachtet werden.

2. Die ČSPL bestätigt dem Auftraggeber den vorgelegten „Buchungsbrief“ (Annahme des Vorschlags auf Abschluss des Vorvertrages zum Frachtvertrag) oder sie vereinbart mit dem Auftraggeber Änderungen (insbesondere bei Bestimmung des Beginns und der Beendung des Frachtvertrages, der Termine oder Mengen). Die ČSPL ist berechtigt vom Auftraggeber eine schriftliche Bestätigung der vereinbarten Änderungen oder das Vorlegen eines neuen „Buchungsbriefes“ zu fordern. Sind vor der bestellten Beförderung keine Frachtbedingungen vereinbart, müssen sie in dem von der ČSPL bestätigten Ausdruck, der dem Auftraggeber übergeben wird, angeführt werden.
3. Der Transport, dessen Buchungsbrief seitens der ČSPL bestätigt wurde, kann vom Auftraggeber oder der ČSPL ohne Anspruch auf Entschädigung spätestens am fünfzehnten Tag vor dem Ladetermin storniert werden. Falls der Transport zwischen dem vierzehnten und fünften Tag vor dem Ladetermin widerrufen wird, ist jeder der Partner (Auftraggeber sowie ČSPL) berechtigt, demjenigen Partner, der den Transport storniert hat, 10 % der vereinbarten Fracht zu berechnen. Falls der Transport zwischen dem vierten und ersten Tag vor dem vereinbarten Ladetermin storniert wird, ist jeder der Partner berechtigt, demjenigen Partner, der den Transport storniert hat, 30 % der vereinbarten Frachtkosten zu berechnen.
4. Hat die ČSPL die Bereitstellung des Schiffsraumes nach Absatz 3 nicht storniert und wird der Schiffsraum für die gesamte Transportmenge zum vereinbarten Termin nicht bereitgestellt, ist der Auftraggeber berechtigt, der ČSPL für jeden angebrochen Tag der Verzögerung 5 % der vereinbarten Fracht für die nicht übernommene Transportmenge in Rechnung zu stellen. Stellt die ČSPL Schiffsraum für einen Teil der Transportmenge bereit, ist der Auftraggeber berechtigt der ČSPL für jeden auch angebrochenen Tag der Verzögerung 5% der vereinbarten Fracht für die nicht übernommene Transportmenge zu berechnen. Der gesamte berechnete Betrag darf nicht höher sein als die vereinbarte Fracht, bzw. die Fracht für den nicht übernommenen Teil der Transportmenge. Stellt die ČSPL Schiffsraum für einen Teil oder die gesamte Transportmenge nicht bereit, ist der Auftraggeber berechtigt von der ČSPL einen Schadenersatz in Höhe der vereinbarten Fracht zu fordern. Die Ansprüche des Auftraggebers gegenüber der ČSPL gemäß diesem Absatz entstehen nicht, wenn Grund der verspäteten oder nicht erfolgten Bereitstellung



ein Transporthindernis ist gemäß Bestimmung des Zweiten Teils, Art. X dieser Transportbedingungen.

5. Wenn die ČSPL die gesamte oder partielle Transportmenge innerhalb von drei Tagen ab dem vereinbarten Ladetermin nicht übernimmt, wird angenommen, dass der Frachtführer den Schiffsraum nicht bereitgestellt hat. Die Ansprüche des Auftraggebers gemäß Abs. 4 haben die Art einer Vertragsstrafe. Der Auftraggeber ist nicht berechtigt Ersatz des Schadens zu fordern, auf den sich die Vertragsstrafe bezieht. Bezahlung der Vertragsstrafe durch die ČSPL für Nichtbereitstellung des Schiffsraums konsumiert den Anspruch des Auftraggebers auf Bezahlung der Vertragsstrafe wegen verspäteter Zustellung des Schiffsraumes.
6. Falls der Auftraggeber die Lieferung der Güter nach Abs. 3 nicht storniert hat, und er einen Teil oder die gesamte (bestätigte) Transportmenge nicht zum Transport anliefert, ist die ČSPL berechtigt ihm für jeden auch angebrochen Tag der Verzögerung 5 % der vereinbarten Fracht in Rechnung zu stellen (Fracht für die nicht gelieferte Transportmenge). Die ČSPL ist berechtigt die vereinbarte Fracht dem Auftraggeber in dem Fall in Rechnung zu stellen, wenn er die Ladung für einen Teil oder die gesamte vereinbarte (bestätigte) Transportmenge überhaupt nicht liefert. Der gesamte berechnete Betrag darf nicht höher sein als die vereinbarte Fracht (Fracht für die nicht gelieferte Transportmenge).
7. Die Ansprüche der ČSPL gegenüber dem Auftraggeber gemäß Abs. 6 dieser Transportbedingungen haben den Charakter einer Vertragsstrafe. Die Ansprüche der ČSPL gegenüber dem Auftraggeber entstehen auch dann, wenn der Auftraggeber die Verzögerung der Lieferung der Ladung oder die Nichtlieferung selbst nicht verursacht hat.

ART. II. ENTSTEHUNG UND ERFÜLLUNG DES FRACHTVERTRAGES

1. Der Frachtvertrag ist abgeschlossen durch Übernahme des Transportgutes zum Transport durch die ČSPL und Bestätigung der Übernahme des Transportgutes im Frachtbrief (Konnossement). Der ordentlich ausgefüllte Frachtbrief (Konnossement), bestätigt von der ČSPL, ist Nachweis über Abschluss des Frachtvertrages.
2. Werden zur Durchführung der Beförderung besondere Urkunden benötigt, ist der Absender verpflichtet sie der ČSPL spätestens bei Übergabe des Transportgutes zu überreichen. Der Absender haftet für den der ČSPL entstandenen Schaden durch nicht erfolgte Übergabe dieser Urkunden oder deren Fehlerhaftigkeit.
3. ČSPL ist nicht verpflichtet zu prüfen, ob diese Urkunden oder Dispositionen für die Ausfüllung ausreichend und richtig sind. ČSPL fordert den Absender auf, die fehlende Urkunde, die als der Frachturkunde zugefügt deklariert wird, nachzureichen. Wenn der Absender das nicht befolgt oder wenn er die Eintragung in der Frachturkunde nicht berichtet, lehnt die ČSPL die Frachturkunde ab.
4. Für die Erfüllung der Rechtsvorschriften, die mit der Güterbeförderung vor der Übergabe der Transportgüter zusammenhängen, ist der Absender verantwortlich.

ART. III. FRACHTURKUNDEN



1. In der innerstaatlichen sowie grenzüberschreitenden Binnenschifffahrt ist der Frachtbrief die Frachturkunde.
2. Der Frachtbrief beinhaltet außer seiner Bezeichnung vor allem:
 - a) Firma, Wohnsitz, Sitz oder Aufenthaltsort der ČSPL und des Absenders;
 - b) Empfänger des Transportgutes;
 - c) Namen oder Nummer des Schiffes, wenn die Ladung an Bord genommen wurde;
 - d) Ladehafen oder Ort der Übernahme und Löschhafen oder Lieferort;
 - e) Bezeichnung der Güterart und Verpackungsart einschließlich Bezeichnung gefährlicher Güter;
 - f) Abmessungen, Zahl oder Gewicht sowie Bezeichnung der Ladung, die an Bord oder zum Transport übernommen wurde;
 - g) die vom Absender zugefügten Urkunden und Verzeichnis der Anhänge;
 - h) Angabe, ob es sich um ein Original oder eine Kopie handelt;
 - i) Ort und Datum des Abschlusses des Frachtvertrages und
 - j) vereinbarte Bestimmungen über Frachtsätze.
3. Der Frachtbrief kann weitere Formalitäten beinhalten, die in diesen Transportbedingungen festgelegt, evtl. im Muster des ČSPL-Frachtbriefes angeführt sind.
4. Der Verfrachter ist verpflichtet den Frachtbrief ordentlich in allen Teilen auszufüllen, welche der Absender auszufüllen hat. Der Absender haftet für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben und Erklärungen, die er in den Frachtbrief eingetragen hat und er haftet für alle Folgen, wenn diese Angaben und die Erklärungen falsch, ungenau oder unvollständig sind. Wenn der Frachtbrief (Konnossement) nicht vom Verfrachter oder seinem Vertreter ausgefüllt wird, füllt ihn die ČSPL gemäss Dispositionen des Verfrachters aus.
5. Die Angaben des Absenders im Frachtbrief müssen gut lesbar sein. Reicht im Frachtbrief der Platz für die Angaben des Absenders nicht aus, werden ergänzende Seiten (Anhänge) angewandt, die untrennbarer Bestandteil des Frachtbriefes werden.
6. Berichtigungen der Eintragungen des Absenders sind bis Abschluss des Frachtvertrages gestattet und nur dann, wenn der Absender diese durch Unterschrift sowie Stempelausdruck bestätigt. Überschreiben, Streichen oder Überkleben der Eintragungen in den Frachtbriefen ist unzulässig.
7. Durch Bestätigung des Frachtbriefes bestätigt die ČSPL, dass die darin eingetragene Ladung verschifft und zum Transport übernommen wurde und sie sich verpflichtet, diese Ladung an den Bestimmungsort zu transportieren und sie hier dem berechtigten Empfänger zu übergeben. Durch Bestätigung des Frachtbriefes bestätigt der Absender, dass die darin eingetragene Ladung verschifft und zum Transport übernommen wurde und er sich verpflichtet, der ČSPL die vereinbarte Fracht zu zahlen. In Fällen, in denen der Absender bzw. der Verfrachter nicht sein Recht genutzt hat, den Frachtbrief zu bestätigen und dieser wurde von der ČSPL gemäss Dispositionen des Verfrachters bzw. Absenders ausgefüllt, wird angenommen, dass der Absender bestätigt, dass das eingetragene Transportgut verschifft und zum Transport übernommen wurde gemäss Transportbedingungen und er sich verpflichtet, der ČSPL die vereinbarte Fracht zu zahlen.
8. Das Original des Frachtbriefes begleitet das Transportgut und wird zusammen damit dem berechtigten Empfänger ausgehändigt. Der Absender erhält eine bestätigte Zweitschrift des Frachtbriefes, welche die Übernahme des eingetragenen Transportgutes durch die ČSPL bestätigt. Die Zahl der Kopien des Frachtbriefes und ihre



Aufteilung bestimmt die ČSPL mit dem Absender gemäß Bedürfnisse des Absenders bzw. Empfängers und der ČSPL.

9. Bei grenzüberschreitenden Transporten kann auf Vorschlag des Absenders für die geladenen und zum Transport übernommenen Güter anstatt des Frachtbriefes von der ČSPL ein Konnossement (B/L) ausgestellt werden. Der Absender ist verpflichtet den Vorschlag auf Ausstellung des Konnossements ordentlich in allen ihm zustehenden Teilen auszufüllen. Der Absender ist für die Richtigkeit sämtlicher im Vorschlag angeführter Angaben und Erklärungen verantwortlich und haftet für alle Folgen aus falschen, ungenauen oder unvollständigen Angaben und Erklärungen.
10. Das Konnossement ist eine Urkunde mit welcher das Recht verbunden ist, von der ČSPL die Aushändigung der Sendung in Übereinstimmung mit dem Inhalt dieser Urkunde zu fordern. Die ČSPL ist verpflichtet die Sendung der gemäss Konnossement berechtigten Person auszuhändigen, sofern diese das Original des Konnossements vorlegt und darin die Übernahme der Sendung zu bestätigen. Das Konnossement ist ein Wertpapier. Es kann auf den Namen, auf den Überbringer oder an die Order lauten. Wenn das Konnossement auf den Überbringer oder an die Order lautet, muss der Absender den Namen und die Anschrift zur Anmeldung (Notify) angeben. Wenn das Konnossement auf den Überbringer oder an die Order lautet, ist die ČSPL nicht verpflichtet, die Identität des Empfängers der Sendung zu prüfen; bei Orderkonnossements ist sie jedoch verpflichtet zu prüfen, ob die Folge der Indossaments nicht unterbrochen ist.
11. Die ČSPL ist berechtigt in der Frachturkunde Einwände betreffs Abmessungen, Zahl, Gewicht und Zustand der Ladung anzuführen. Macht die ČSPL diese Einwände nicht geltend, wird vorausgesetzt, dass die Ladung äußerlich in einem guten Zustand war.
12. Durch Nichtvorhandensein der Frachturkunde oder die Tatsache, dass diese unvollständig ist, wird die Gültigkeit des Frachtvertrages nicht berührt, wenn nicht das Gegenteil nachgewiesen wird.

ART. IV. EINLADEN UND AUSLADEN DES TRANSPORTGUTES

1. Der Absender übergibt die Transportgüter der ČSPL am vereinbarten Ort, der gewöhnlich der Laderaum des Schiffes im bestimmten Ladehafen ist.
2. Die ČSPL (in deren Namen gewöhnlich der Schiffsführer handelt) übernimmt die Transportgüter vom Absender (oder dessen Vertreter):
 - a) nach dem vom Absender entweder im Ladeauftrag oder in der Frachturkunde (Frachtbrief, Konnossement) angegebenen Gewicht;
 - b) nach dem Gewicht, das von einer unabhängigen, bestellten Organisation aus dem Messen des Tiefgangs des Schiffes vor und nach Beladung ermittelt wurde;
 - c) nach dem Gewicht, ermittelt durch Wiegung auf einer amtlich geeichten Schienen-, Strassen- oder Bandwaage, die von einem amtlich bestellten Sachverständigen (Waagemeister) betätigt wird; wobei diese Waage sich in erreichbarer Nähe des Fahrzeuges befinden muss, damit die ČSPL (ihr Vertreter, z. B. Schiffsführer) eine Kontrollmöglichkeit vor der Wiegung hat (er ist berechtigt, einen Beweis für eine amtliche Eichung der Waage sowie die Bestellung des Waagemeisters zu fordern), sowie Kontrollen während der Wiegung (einschließlich z. B. Einspielen der Waage in unbelastetem Zustand auf „Null“), oder
 - d) nach der Stückzahl (Art der Güter oder Verpackung, Zeichen, Nummern, u. ä.).



3. Wenn ausdrücklich nichts anderes vereinbart ist wird angenommen, dass Schütt- oder Massengut gemäss Gewicht, angeführt vom Absender, übernommen wurde.
4. Das Einladen der Güter ins Schiff muss mit fachmännischer Sorgfalt so durchgeführt werden, damit das Transportgut im Laderaum ordentlich sortiert und verstaut wird, ohne dass es zur Beschädigung der Ladung oder des Schiffes oder der anderen Güter kommt. Sämtliche Kosten für Laden und Stauen der Güter gehen zu Lasten des Absenders, der auch für Beschädigungen des Schiffes oder der anderen Ladung bei der Verladung oder im Zusammenhang mit dieser verantwortlich ist.
5. Der Absender hat der ČSPL spätestens bei der Übernahme des Transportgutes durch die ČSPL alle für den Transport erforderlichen Angaben zu übergeben, insbesondere hat er in den Frachturkunden die Güter und Verpackung in der für den Transport üblichen Weise anzuführen, die Kennzeichnung des Transportgutes so zu sichern, damit diese bis zum Ende der Reise hält, Art, Zustand, Qualität, eventuell Gefährlichkeit, sowie Gewicht, Rauminhalt, Maß, Zahl, oder anders ausgedrückte Menge der Güter anzugeben, und alle erforderlichen Begleitpapiere, besonders solche, die durch Hafen-, Zoll-, Gesundheits- oder sonstige Vorschriften gefordert werden, der ČSPL zu übergeben. Die Verpackungen müssen eine mögliche Beschädigung des Schiffes oder der restlichen Ladung durch die geladenen und übernommenen Transportgüter ausschließen. Der Absender haftet für alle Schäden und Kosten, die der ČSPL aus unrichtigen oder unvollständigen Angaben in den Fracht- oder sonstigen Begleitpapieren, oder aus deren verspäteter Übergabe, sowie aus unzureichenden Verpackungen oder Kennzeichnung der Güter entstehen.
6. Absender und ČSPL können vereinbaren, dass die ČSPL die Verladung der Transportgüter auf Kosten und Risiko des Absenders sichert.
7. Führte der Absender in der Frachturkunde oder in seinen Dispositionen nichts anderes an, wird angenommen, dass das Transportgut während der Beförderung keine besondere Behandlung benötigt.
8. ČSPL verpflichtet sich Transportgüter, deren Art das gemäss Dispositionen des Absenders erfordert, in sauberen und trockenen Schiffsraum einzuladen. Der Laderaum wird je nach Beschaffenheit vorheriger Ladungen gereinigt und zwar entweder trocken, oder wenn dies erforderlich ist, mit Wasser evtl. Wasser und Reinigungsstoffen, wird ggf. anschließend desinfiziert.
9. Nach der Reinigung kann auf Forderung des Absenders der Laderaum, in welchem das Transportgut verstaut werden soll, von einem Inspektor auf Sauberkeit geprüft werden. Bei Beladung von Agrargütern, wenn dies vom Auftraggeber gefordert wird, lässt die ČSPL auf Kosten des Auftraggebers die Qualität der Reinigung des Laderaumes durch ein örtliches Kontrollorgan genehmigen, welches ein LCI-Zertifikat (Load Compartment Inspection) ausstellt.
10. Auf Forderung des Auftraggebers stellt die ČSPL dem Auftraggeber eine Bestätigung über jeweils drei vorherige Ladungen aus, wobei die letzte Ladung als 1. angeführt wird.
11. Während des Transportes ist die ČSPL verpflichtet, der Verunreinigung und Vermischung der Transportgüter mit unerwünschten Stoffen und Produkten vorzubeugen, wenn dies die Beschaffenheit des Transportgutes erfordert (z. B. Nahrungsmittelprodukte).



ART. V. AUSLADEN UND ÜBERGABE DER TRANSPORTGÜTER DEM EMPFÄNGER

1. Die ČSPL übergibt die Transportgüter dem Empfänger an dem vereinbarten Ort; gewöhnlich ist dies der Laderaum des Schiffes im Bestimmungshafen.
2. Der Empfänger (ein von ihm bestimmter Vertreter) übernimmt die Güter von der ČSPL:
 - a) nach dem vom Absender entweder im Ladeauftrag oder in der Frachturkunde (Frachtbrief, Konnossement) angegebenen Gewicht;
 - b) nach dem Gewicht, das von einer unabhängigen bestellten Organisation aus der Tiefgangmessung vor und nach der Beladung;
 - c) nach dem Gewicht, das durch Wiegung auf einer amtlich geeichten Schienen-, Strassen- oder Bandwaage ermittelt wurde, die von einem amtlich bestellten Sachverständigen (Waagemeister) betätigt wird, wobei diese Waage sich in erreichbarer Nähe des Fahrzeuges befinden muss, damit die ČSPL (ihr Vertreter, z. B. Schiffsführer) eine Kontrollmöglichkeit vor der Wiegung hat (er ist berechtigt, einen Beweis für eine amtliche Eichung der Waage sowie die Bestellung des Waagemeisters zu fordern), sowie Kontrollen während der Wiegung (einschließlich z. B. Einspielen der Waage im unbelasteten Zustand auf „Null“) oder
 - d) nach der Stückzahl (Art der Güter oder Verpackung, Zeichen, Nummern, u. ä.)
3. Die Art der Ermittlung der vom Absender übernommenen Menge und der dem Empfänger übergebenen Menge des Transportgutes muss übereinstimmen und der Empfänger kann deshalb bei der Übernahme der Güter von der ČSPL ohne ihre Zustimmung keine andere Art der Mengenermittlung fordern als die, welche die ČSPL bei der Übernahme der Güter vom Absender angewandt hat. Wenn sich die Art der Ermittlung der Gütermenge bei der Übernahme vom Absender durch die ČSPL von der Art der Ermittlung bei der Übernahme des Empfängers von der ČSPL unterscheidet, kann kein Anspruch auf Ersatz für eine Fehlmenge (Manko) geltend gemacht werden.
4. Das Löschen der Güter muss mit fachmännischer Sorgfalt durchgeführt werden, damit weder die gelöschten Güter, noch das Schiff, andere Güter oder Hafeneinrichtungen beschädigt werden. Sämtliche Kosten auf Ausladen der Güter aus dem Schiff gehen zu Lasten des Empfängers, der auch für die Beschädigung des Schiffes und der anderen Ladung bei der Ausladung haftet.
5. Absender und ČSPL oder Empfänger und ČSPL können vereinbaren, dass die Ausladung der Güter aus dem Schiff der Frachtführer auf Kosten und Risiko des Absenders bzw. Empfängers sichert.
6. Nach vergeblichem Ablaufen der Löschzeit ist die ČSPL berechtigt die Ladung aus dem Schiff zu Lasten des Absenders bzw. Empfängers in einem geeigneten Hafen löschen und lagern lassen. Die Kosten für diese Löschung und Lagerung sind Anspruch der ČSPL aus Nichteinhaltung des Frachtvertrages. Die ČSPL ist berechtigt die Ladung dem Absender oder Empfänger erst nach Bezahlung ihres Anspruches, bzw. ihrer sämtlichen Ansprüche aus diesem Frachtvertrag auszuhändigen.

ART. VI. LADE- UND LÖSCHZEIT UND LIEGEZEIT DES SCHIFFES IM HAFEN

1. Die Liegezeit der ČSPL-Schiffe im Hafen wird vor allem durch die Beladung, Entladung, Leichterung, Komplettierung der Sendung, Warten auf Beladung, Warten auf Entladung, Behandlung der Güter (z. B. Gasbehandlung u. ä.), Versammlung der Schiffe zur Einladung (Importe) aus Überseeschiffen bedingt.



2. Das Warten auf Einladen (bis zum Tag, der durch Buchung vereinbart wurde) und Warten auf Ausladen (bis zum Tag des Beginns der Ausladung gemäß festgelegter oder vereinbarter Lieferfrist) ist ein Risiko, dessen Kosten die ČSPL trägt.
3. Die Bestimmungen, welche die Lösch- und Ladezeiten betreffen, gelten auch für Leichterungen der Schiffe oder Komplettierungen der Sendungen.
4. Die Lade- und Löschzeiten bestimmt die ČSPL und sie sind dem Anhang 1 dieser Transportbedingungen zu entnehmen. Absender und ČSPL können auch andere Lade- und Löschzeiten vereinbaren. Der Absender ist verantwortlich für die Vereinbarung der geeigneten Lade- und Löschzeiten der Schiffe mit dem Betreiber des Umschlagsbetriebes, mit dem er Beladung oder Entladung vereinbarte.
5. Die Lade- oder Löschzeit läuft ab 06. oder 14. Uhr. Wird der Umschlag auch in der Nachtschicht vereinbart, ist Beginn der Lade- oder Löschzeit um 22. Uhr. Unter Lade- bzw. Löschtage versteht sich die Zeit von zwei nacheinander folgenden Schichten in der Zeit von 06 bis 22 Uhr. Das bedeutet, dass ein Halbtage 8 Stunden sind, bzw. die Zeit einer Schicht. Wird in der Nachtschicht geladen oder gelöscht, gilt diese Nachtschicht (von 22 bis 06 Uhr) als ein Lade- oder Löschhalbtage.
6. Die Lade- und Löschzeit läuft nicht an Sonn- und Feiertagen, wenn beide Seiten nichts anderes vereinbart haben.
7. Die Lade- und Löschzeit läuft ohne Rücksicht auf Wetterbedingungen (Regen, Schnee, u. ä.), wenn beide Seiten nichts anderes vereinbart haben.
8. Die o. a. Lade- bzw. Löschzeiten gelten auch für Leichterungen bzw. Komplettierungen, wobei zugleich die Löschzeit des geleichterten sowie Ladezeit des Fahrzeuges läuft, in das geleichtert (komplettiert) wird.
9. ČSPL (in deren Namen in der Regel der Schiffsführer handelt) führt „Ladebescheinigung“ bzw. „Löschescheinigung“. Diese Dokumente halten den gesamten Aufenthalt des Schiffes im Hafen bei Be- und Entladung fest, vor allem sind sie Unterlage für die Berechnung der Überschreitung der Lade- und Löschzeit.

ART. VII. LIEFERFRISTEN

1. Als Lieferfrist versteht sich die Zeit ab Übernahme des Transportgutes durch die ČSPL vom Absender bis Meldung dem Empfänger, dass das Transportgut im Bestimmungshafen zur Übergabe bereit ist. Die Lieferfrist wird in Kalendertagen gerechnet. Der Tag der Übernahme der Güter durch die ČSPL wird nicht in die Lieferfrist eingerechnet. Die Lieferzeit läuft ab dem Tag, der dem Tag der Übernahme des Transportgutes durch die ČSPL folgt und endet am Tag der Meldung über Bereitschaft der Güter zur Übergabe dem Empfänger (zur Entladung).
2. Anhang 3 zu diesen Transportbedingungen bestimmt die Lieferfristen. Absender sowie ČSPL können für einzelne Transporte auch andere Lieferfristen vereinbaren. Die vereinbarte Lieferfrist muss im Frachtbrief oder Konnossement angeführt werden. Die festgelegte oder vereinbarte Lieferfrist ist für beide Seiten verbindlich.
3. Festgelegte oder vereinbarte Lieferfrist (Datum) bedeutet, dass an diesem Tag das Schiff den Bestimmungshafen anlaufen muss und zwar rechtzeitig, damit es am folgenden Tag zum Ausladen oder Einladen bereitgestellt werden kann. Wenn von



beiden Seiten nicht anders vereinbart, wird 06 Uhr des nächsten folgenden Tages als vereinbarter Beginn der Einladung oder Ausladung im Sinne des Art. VI, Abs. 6 der Transportbedingungen betrachtet. Wenn dieser nächste folgende Tag ein Sonntag oder Feiertag ist, wird als vereinbarter Beginn der Ausladung oder Einladung des Schiffes erst der nächste folgende Arbeitstag oder Sonnabend betrachtet. Eine frühere Ankunft des Fahrzeuges (vor der festgelegten oder vereinbarten Lieferfrist) begründet der ČSPL keinen Anspruch auf Liegegeld für Nichteinladung oder Nichtausladung des Schiffes an den Tagen, die in die vereinbarte Lieferfrist gehören.

4. Überschreitet die ČSPL die festgelegte oder vereinbarte Lieferfrist, ist der Absender berechtigt ihr für jeden auch angebrochenen Tag der Überschreitung 5% der vereinbarten Fracht zu berechnen. Dieser so festgelegte Ersatz hat den Charakter einer Vertragsstrafe. Der Schadenersatz, der durch Nichteinhaltung der Lieferfrist entsteht, darf nicht die vereinbarte Fracht überschreiten.
5. ČSPL ist von ihrer Haftung für die Überschreitung der Lieferfrist entbunden, wenn diese verursacht wurde durch
 - a) einen der Umstände, die im Ersten Teil, Art. 15 dieser Transportbedingungen angeführt sind;
 - b) Umstände, welche die ČSPL nicht abwenden konnte und deren Folgen sie nicht vermeiden konnte;
 - c) Ursachen auf Seiten des Verfrachters (Absenders oder Empfängers) oder
 - d) Durchführung von Rettungsarbeiten oder Versuch der Hilfeleistung oder Errettung auf Binnenwasserstrassen.

ART. VIII. ZAHLUNG DER FRACHT, LIEGEGELD

1. Die Fracht zahlt der Absender, wenn er mit der ČSPL nichts anderes vereinbart hat. ČSPL kann verlangen, dass der Absender alle Beträge der Fracht bezahlt, die bei der Übergabe der Transportgüter ausgerechnet werden können. Weiter ist ČSPL berechtigt eine angemessene Sicherstellung der ihr aus dem abgeschlossenen Frachtvertrag entstandenen Forderung zu fordern.
2. Wenn nicht anders vereinbart wird die Fracht nach dem Frachttarif der ČSPL berechnet. Die Zahlung erfolgt nach Bestimmungen dieses Tarifs und den Devisen- und Bankvorschriften, die zum Zeitpunkt des Beladens des Schiffes gelten. Der Frachtsatz beinhaltet den Abschnitt ab Übernahme der Transportgüter im Ladehafen bis zur Übergabe im Bestimmungshafen.
3. Wenn nicht anders vereinbart wird die Fracht gemäß Bruttogewicht oder Menge oder Abmessungen der Transportgüter berechnet, in jedem Fall jedoch gemäß Angaben, die in die Frachtunterlagen eingetragen wurden. Die Grundeinheit beim Tarifgewicht ist 1 Tonne. Eine Aufrundung des genannten oder festgestellten Gewichts der Sendung auf eine Tonne befrachtet bzw. eine Tonne laut Tarif erfolgt immer auf die nächste höhere ganze Tonne.
4. Anrecht auf die Fracht und Berechtigung zur Ausstellung der Rechnung (Steuerbeleg) entsteht der ČSPL bei innerstaatlicher Beförderung mit dem Tag des Einlaufens in den Bestimmungshafen und bei grenzüberschreitender Beförderung mit dem Tag der Ausstellung der Frachturkunde. Falls nicht anders vereinbart, ist die Rechnung innerhalb von 14 Tagen nach Zustellung fällig. Im Zweifelsfall wird angenommen, dass die Rechnung am dritten Tag nach Absendung zugestellt worden ist.



5. Wird die in Rechnung gestellte Fracht nicht in der festgelegten oder vereinbarten Zahlungsfrist bezahlt, ist die ČSPL gemäß § 369 HGB berechtigt, ab dem Tag der Fälligkeit Verzugszinsen in Höhe des Vierfachen des von der Tschechischen Nationalbank festgesetzten und zum ersten Tag des Verzuges gültigen Diskontsatzes zu berechnen.
6. Kommt es zum vollständigen Verlust des Transportgutes, hat die ČSPL keinen Anspruch auf die Fracht. Bei einem teilweisen Verlust des Transportgutes oder einer Beschädigung der Ladung hat die ČSPL Anspruch auf die volle Fracht gemäß Angaben in der Frachturkunde.
7. Bei Überschreitung der Lade- oder Löschfrist, oder bei Überschreitung der Wartezeit auf Einladung ab dem durch Buchung vereinbarten Tag, oder bei Überschreitung der Wartezeit auf Entladung bis zum Tag des Beginns der Entladung gemäß bestimmter oder vereinbarter Lieferfrist, oder bei Überschreitung der freien sonstigen Liegezeit im Hafen ist die ČSPL berechtigt Liegegeld zu fordern. ČSPL kann kein Liegegeld für Überschreitung der Lade- oder Löschzeit fordern, wenn sie diese Überschreitung selbst verursacht hat.
8. Die Höhe des Liegegeldes bestimmt die ČSPL und sie ist im Anhang 2 angeführt. Die Höhe des Liegegeldes kann abweichend von der Bestimmung dieses Anhangs 2 durch Vereinbarung zwischen Auftraggeber, Absender oder Empfänger bestimmt werden. Das abweichende Liegegeld kann jedoch nur für die Berechnung dem Subjekt gegenüber benutzt werden, mit dem es vereinbart wurde.
9. Liegegeld für Überschreitung der sonstigen freien Liegezeit im Ladehafen (Ausgangshafen) oder im Zwischenhafen oder für Überschreitung der Wartezeit auf Beladung ab dem durch Buchung vereinbarten Tag, oder für Überschreitung der festgelegten oder vereinbarten Ladefrist, zahlt der Auftraggeber.
10. Liegegeld für die Überschreitung der festgelegten Lösch- oder Ladezeit bei Leichterungen oder Komplettierungen im Zwischenhafen zahlt der Auftraggeber, wenn er diese Leichterung oder Komplettierung bestellt hat.
11. Das Liegegeld für die Überschreitung der festgelegten oder vereinbarten sonstigen freien Liegezeit im Hafen der Entladung, oder für die Überschreitung der Wartezeit auf Entladung nach der festgelegten oder vereinbarten Lieferfrist, oder für Überschreitung der festgelegten oder vereinbarten Löschzeit, zahlt der Auftraggeber. Der Auftraggeber kann diese seine Pflicht vertraglich (Auftraggeber/Empfänger) auf den Empfänger übertragen, er haftet jedoch in einem solchen Falle gegenüber der ČSPL für die Verpflichtungen des Empfängers.

ART. IX. ÄNDERUNG DES FRACHTVERTRAGES

1. Der Frachtvertrag kann auf Antrag des Absenders geändert werden, vor allem wenn er:
 - a) Einstellung oder Unterbrechung der Beförderung
 - b) Änderung des Lieferortes oder Löschhafens oder
 - c) Lieferung der Ladung einem anderen Empfängerfordert.
2. Der Frachtvertrag kann auf Vorschlag des Absenders nicht geändert werden, wenn:



- a) der Empfänger die Ladung übernommen hat oder er die Ladung bei Ankunft an den Ort der Lieferung einforderte;
 - b) der Ladeschein der berechtigten Person übergeben wurde;
 - c) der Absender auf sein Dispositionsrecht verzichtete und diesbezüglich eine Eintragung im Frachtbrief vorgenommen hat;
 - d) der Vorschlag des Absenders eine Aufteilung der Sendung verursachen würde;
 - e) Transportgut gemäß Erster Teil, Art. 4 Abs. 1a), b) dieser Transportbedingungen befördert wird;
 - f) der Ort für das Anhalten, Lieferort oder Löschhafen für den angewandten Schiffstyp ungeeignet oder nicht erreichbar sind.
3. Für die Ausübung des Dispositionsrechtes gemäß Abs. 1 dieses Artikels ist der Absender verpflichtet:
- a) bei Beförderung mit Frachtbrief eine Zweitschrift des Frachtbriefes vorzulegen und in dieser Zweitschrift (für den Absender), im Original (für den Empfänger), sowie in der Kopie (für die ČSPL) die geforderten Änderungen der Dispositionen zu vermerken und die Vermerkung der Änderungen mit Datum zu versehen und durch seine Unterschrift zu bestätigen;
 - b) bei Beförderung mit Konnossement muss er alle ausgestellten Originale vorlegen und in allen Originalen und der Kopie der ČSPL die geforderten Änderungen der Dispositionen vermerken und die Vermerkung der Änderungen mit Datum versehen und durch seine Unterschrift bestätigen; und
 - c) der ČSPL sämtliche Kosten und Schäden zu erstatten, die durch Ausführung der Anweisungen des Absenders entstehen.
4. Der Absender ist nicht verpflichtet der ČSPL die Kosten und Schäden zu erstatten, die mit der Geltendmachung des Dispositionsrechtes des Absenders bei einem Hindernis in der Beförderung oder einem Hindernis in der Lieferung, aus Gründen, die nicht auf Seiten des Verfrachters liegen, zusammenhängen.
5. Im Falle einer Änderung der Dispositionen bezüglich des Löschhafens kann von der ČSPL, wenn die Vertragsseiten nichts anderes vereinbaren, nur das Einlaufen in solche Häfen gefordert werden, in die das Fahrzeug einzulaufen fähig ist.

ART. X. HINDERNISSE IN DER BEFÖRDERUNG

1. Unter einem Hindernis in der Beförderung ist jedes Ereignis zu verstehen, welches die Erfüllung des Frachtvertrags erschweren oder verhindern könnte, wobei dieses weder vom Absender, der ČSPL noch vom Befrachter vorauszusehen war.
2. Hindernisse in der Beförderung sind vor allem Umstände, die eine weitere Beförderung verhindern, vor allem höhere Macht, Mobilmachung, Truppenübung, Sabotage, Aufstand, Bürgerunruhen, Streik, Blockade, Beschlagnahme des Schiffes oder der Ladung und Maßnahmen der Staatsmacht (z. B. Einstellung der Schifffahrt u. ä.). Der Begriff höhere Macht bedeutet vor allem Überschwemmungen und andere Naturkatastrophen, Einfrieren und Eisgang, Hochwasser oder niedriger Wasserstand, ggf. andere Witterungseinflüsse.
3. Entsteht ein Hindernis in der Beförderung vor Beginn der Beladung des Schiffes, können Absender oder ČSPL vom Vertrag zurücktreten, ohne dass sie zu einer gegenseitigen Erstattung eines Schadens verpflichtet wären.



4. Entsteht ein Hindernis erst nach Beginn der Beladung des Schiffes, aber noch vor dem Auslaufen, können Absender oder Frachtführer vom Vertrag zurücktreten, wobei die Beladung sowie Entladung der Absender auf eigene Rechnung sichert. ČSPL hat keinen Anspruch auf die Fracht und während der Dauer des Hindernisses auch auf kein Liegegeld, wenn die Entladung in einer angemessenen Frist stattfindet.
5. Entsteht ein Hindernis erst nach Auslaufen des beladenen Schiffes aus dem Ladehafen, aber die vereinbarte Beförderung in den Zielhafen kann wegen des Hindernisses nicht im vereinbarten Termin durchgeführt werden, können Absender oder ČSPL vom Vertrag zurücktreten. Tritt der Absender vom Vertrag zurück, hat ČSPL Anspruch auf die Distanzfracht. Tritt die ČSPL vom Vertrag zurück, hat sie Anspruch auf Bezahlung der Distanzfracht. Der Absender ist jedoch in beiden Fällen verpflichtet, in angemessener Frist die Ladung auf eigene Rechnung aus dem Schiff zu löschen.
6. Kann die vereinbarte Beförderung in den Zielhafen wegen des Hindernisses in der Beförderung nicht im vereinbarten Termin durchgeführt (beendet) werden, und der Absender bzw. Empfänger nutzen ihr Dispositionsrecht nicht in angemessener Frist, betrachtet die ČSPL den Fall als Einlaufen in einen Schutzhafen und die entstandenen Kosten (Umschlag, Ersatztransport u. ä.) werden gemäß Regeln der Grossen Havarei (Anhang 5, Art. 2, Abs. 1, letzter Punkt) abgerechnet.
7. Während der Dauer des Hindernisses in der Beförderung läuft keine Lieferfrist.

ART. XI. HINDERNISSE IN DER LIEFERUNG

1. Kann der Frachtvertrag durch Übergabe der Ladung durch die ČSPL dem Empfänger deshalb nicht erfüllt werden, weil der Empfänger die Übernahme der Ladung ablehnt oder kann der Empfänger der Ladung nicht ermittelt werden, handelt es sich um ein Hindernis in der Lieferung.
2. Entsteht ein Hindernis in der Lieferung auf Seiten des Empfängers, informiert die ČSPL unverzüglich den Absender und sie fordert einen Vorschlag ein, wie mit der Ladung zu verfahren ist. Stellt der Absender nach Erhalt der Mitteilung über Entstehung des Hindernisses keinen durchführbaren Vorschlag in angemessener Frist mit Hinblick auf die Güterart und berechnete Interessen der ČSPL, ist die ČSPL berechtigt, die Ladung zu löschen und zu lagern.
3. Über Löschen und Lagerung der Ladung hat die ČSPL sofort den Absender zu informieren. Kann die Ladung nicht am Bestimmungsort gelöscht und gelagert werden, kann dies an nächster Stelle geschehen, wo es ausführbar ist. Sämtliche Auslagen der ČSPL, die bei Löschung und Lagerung der Ladung entstehen, Fracht sowie Liegegeld, ist in diesem Falle verpflichtet der Absender der ČSPL zu zahlen.
4. Mit dem Zeitpunkt der Entstehung des Hindernisses in der Lieferung des Transportgutes läuft keine Lieferfrist.

DRITTER TEIL – ANSPRÜCHE AUS DEM FRACHTVERTRAG

ART. I. HAFTUNG AUS DEM FRACHTVERTRAG



1. Die ČSPL haftet für Schäden, die durch Verlust oder Beschädigung des Transportgutes ab Übernahme vom Absender bis zur Übergabe dem Empfänger oder Überschreitung der Lieferfrist entstanden sind, es sei denn, sie konnte diese auch bei aller fachlichen Fürsorge nicht abwenden.
2. Die ČSPL hat so bald wie möglich den Absender über den Schaden am Transportgut zu informieren, der bis zur Übergabe dem Empfänger entstanden ist. Hat der Empfänger das Recht auf Herausgabe der Ladung erworben, hat die ČSPL diese Mitteilung dem Empfänger zu übermitteln. Droht unmittelbar ein wesentlicher Schaden an der Ladung und ist keine Zeit für Einholen von Anweisungen des Absenders oder zögert der Absender mit solchen Anweisungen, kann die ČSPL das Transportgut in geeigneter Weise auf Rechnung des Absenders verkaufen.
3. Ist die ČSPL verpflichtet einen Ersatz zu leisten, hat sie bei Verlust der Ladung den Wert zu ersetzen, den die Ladung zum Zeitpunkt der Übergabe am Ladeort hatte. Die ČSPL haftet nicht für indirekte und Folgeschäden.
4. Bei Beschädigung oder Teilverlust des Transportgutes ist die ČSPL verpflichtet die Differenz zwischen dem Wert des Transportgutes zum Zeitpunkt der Übernahme durch den Frachtführer und dem Wert der Ladung in beschädigtem Zustand zu ersetzen.
5. Der Wert der Ladung wird bestimmt:
 - a) gemäß Rechnung (Steuerbeleg);
 - b) gemäß deklariertem Zollwert oder;
 - c) gemäß letztem Preis, notiert auf der Börse im Land der Absendung, oder
 - d) gemäß Preis, der im Absendungsland üblich ist, wenn das Transportgut nicht auf der Börse gehandelt wird.
6. ČSPL haftet nicht für einen höheren Betrag als 666,67 SDR für jede Verpackung oder andere Ladeeinheit oder für einen höheren Betrag als 2 SDR für jedes brutto Kg des Gewichts der verlorenen oder beschädigten Ladung, je nach dem, welcher Betrag höher ist. Der SDR-Wert (sog. Sonderbezugsrecht) wird gemäß aktuellem Kurs der Tschechischen Nationalbank am Tag der Übernahme der Ladung durch die ČSPL bestimmt (Eintragung im Kursblatt unter XDR).
7. Wenn es sich bei der Verpackung oder anderen Ladeeinheit um einen Container handelt und in der Frachturkunde keine anderen Ladeeinheiten oder Verpackungen angeführt sind, als die, die im Container verpackt sind, haftet die ČSPL für den Betrag nicht höher als 1.500 SDR für einen Container ohne Ladung und überdies 25.000 SDR für die im Container aufbewahrte Ladung.
8. Wird für die Befestigung des Transportgutes ein Container, eine Palette oder eine ähnliche Transporteinrichtung benutzt, wird die Verpackung oder andere Ladeeinheiten, welche in der Frachturkunde als in oder auf einer solchen Transporteinrichtung verpackt angeführt ist, als Verpackung oder Ladeeinheit betrachtet. Anderenfalls wird das Transportgut in oder auf einer solchen Transporteinrichtung als eine Ladeeinheit betrachtet. In Fällen, wo die Transporteinrichtung selbst verloren ging oder beschädigt wurde, wird eine solche Einrichtung, wenn sie nicht dem Frachtführer selbst gehört oder wenn sie der Frachtführer nicht auf andere Weise zu Verfügung gestellt hat, als eine besondere Ladeeinheit betrachtet.
9. Die Höchstbeträge der Haftung gemäß Abs. 6 finden nicht Anwendung, wenn:



- a) die Beschaffenheit und der höhere Wert der Ladung oder der Beförderungseinrichtung explizit in der Frachturkunde verzeichnet wurde oder
- b) ČSPL und Absender ausdrücklich einen höheren Betrag der Haftung vereinbarten.

10. Im Falle, dass der Wert des Transportgutes, bestimmt laut Rechnung oder deklariertem Zollwert, grob unverhältnismäßig zum üblichen Preis im Absenderland steht, wird für Zwecke der Bestimmung des Transportgutwertes vom üblichen Preis ausgegangen.

ART. II. ENTBINDUNG DER HAFTUNG DER ČSPL

1. ČSPL ist der Haftung entbunden, wenn Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist verursacht wurden durch
 - a) Verhalten oder Versäumnis des Absenders, Empfängers oder der Person, die berechtigt ist mit der Ladung zu disponieren;
 - b) Mängel oder natürliche Beschaffenheit der Ladung einschließlich des natürlichen Schwunds oder
 - c) fehlerhafte oder unzureichende Verpackung, auf welche die ČSPL bereits bei Übernahme des Transportgutes der Ladung aufmerksam machte und diese Tatsache im Frachtbrief oder Konnossement vermerkte; weist die ČSPL auf die mangelhafte oder nicht ausreichende Verpackung nicht hin, haftet sie nur dann nicht, wenn die Fehlerhaftigkeit der Verpackung bei Übernahme der Sendung nicht feststellbar war.
2. ČSPL haftet außer der in Abs. 1 angeführten Gründe ferner im Rahmen der Durchführung der Beförderung nicht für:
 - a) Schäden am Transportgut, dessen Beladung, Entladung oder Umschlag der Absender, Empfänger oder Eigentümer des Transportgutes sicherte und wenn dieser Schaden bei Beladung, Löschen oder Umschlag entstanden ist;
 - b) Schäden an dem Transportgut, das wegen der Eigenschaften der Gefahr der Beschädigung ausgestellt ist (besonders Rost und Oxydation, Schimmel, Selbstentzündung, Gärung, Fäulnis, Geruchsannahme u. ä.), Gewichtsschwund (besonders durch Austrocknen und Verdunsten), eventuell Verlust; wenn erwiesen ist, dass der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist. Im Anhang 4 ist der Anteil des Gewichtsverlustes festgelegt, für den die ČSPL nicht haftet;
 - c) Schäden, die bei der Beförderung von lebenden Tieren entstehen oder
 - d) Schäden an der Ladung, die an Deck oder im Laderaum ohne Ladeluken untergebracht wurde gemäß Vereinbarung mit dem Absender oder gemäß Gepflogenheiten der ČSPL (der Schaden entstand vor allem durch Witterungseinflüsse).
3. Entsteht ein Schaden laut Bestimmungen der beiden o. a. Absätze ist die ČSPL verpflichtet fachgerechte Pflege zur Schadensbegrenzung vorzunehmen.
4. Die ČSPL kann ihrer Verpflichtung mit Hilfe eines weiteren Frachtführers oder Beauftragten nachkommen (wenn er sich z. B. verpflichtet auch das Laden oder Löschen der Ladung sicherzustellen u. ä.). Die ČSPL haftet dann dem Verfrachter (Auftraggeber) so, als würde er die Beförderung oder die weiteren Verpflichtungen selbst erfüllen. Für Verpflichtungen aus weiteren Handlungen, die mit der Beförderung zusammenhängen (z. B. Be- oder Entladung) ist die ČSPL als Kommissionär verantwortlich.



5. Übergabe der Ladung einer unbefugten Person, deren Mangel an Berechtigung bei Aufwendung der üblichen Sorgfalt feststellbar war, wird als Verlust des Transportgutes beurteilt.
6. Das Transportgut wird als verloren betrachtet, wenn die Lieferfrist um mehr als 30 Tage überschritten wurde.

ART. III. GROSSE HAVAREI

1. Befinden sich Schiff und beförderte Personen oder Sachen in einer gemeinsamen Gefahr (Große Havarei), kann der Schiffsführer über außerordentliche Maßnahmen oder Ausgaben bei Schiff oder Sachen im Interesse des Schutzes der anderen durch Große Havarei gefährdeten Werte, entscheiden.
2. Die Kosten der Beseitigung der Folgen der Großen Havarei werden entsprechend auf das Schiff und die Sachen gemäß deren Wert eingeteilt.
3. Die Höhe der Beiträge im Falle der Großen Havarei wird in der Dispache festgelegt, deren Aufstellung die ČSPL sichert.
4. Weitere Regeln für Große Havarei sind diesen Transportbedingungen als Anhang 5 beigefügt.

ART. IV. BEANSTANDUNG AUS DEM FRACHTVERTRAG

1. Beschädigungen und Mängel des Transportgutes einschließlich des festgestellten Gewichtsverlustes macht der Berechtigte bereits während der Übernahme des Transportgutes beim Löschen geltend, ist der Schaden erkennbar und offensichtlich. Ist der Schaden nicht erkennbar und offensichtlich, muss der Berechtigte den Schaden spätestens bis zum siebten Kalendertag nach Übernahme des Transportgutes geltend machen.
2. Unterlage für die Geltendmachung des Schadenersatzes ist das durch Vertreter des Berechtigten und der ČSPL entweder am Tag des Löschens oder spätestens am dritten Kalendertag nach der Übernahme des Transportgutes aufgestellte Protokoll (auch "Ermittlungsprotokoll"). Falls der Berechtigte Schadenersatz beansprucht, muss er das unterzeichnete Ermittlungsprotokoll dem geltend gemachten Schadenersatzanspruch beifügen. Bei vollständigem Verlust der Sendung muss der Berechtigte die Ausfertigung des Feststellungsprotokolls spätestens einen Monat nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist anfordern.
3. Die ČSPL sowie der Berechtigte sind berechtigt auf eigene Kosten die notwendige Fotodokumentation anzufertigen, und ihre Zufügung zum Ermittlungsprotokoll zu fordern. Teil des Ermittlungsprotokolls können jedoch nur Aufnahmen sein, die im unterzeichneten Ermittlungsprotokoll als sein Bestandteil (Anlage) angeführt sind.
4. Der Berechtigte macht bei der ČSPL den Schadenersatzanspruch bei vollständigem oder teilweiseem Verlust oder bei Beschädigung der Ladung und bei Überschreiten der vereinbarten Lieferfrist geltend; neben der schriftlichen Begründung des Anspruchs legt der Berechtigte vor:
 - a) Original des Frachtbriefes oder dessen Zweitschrift, oder das Original des Konnossements;



- b) Feststellungsprotokoll einschließlich eventueller Anlagen;
 - c) Beleg über Bezahlung der Fracht (wer und wann die Fracht bezahlt hat) oder
 - d) Belege über den Wert der Ladung (Steuer- oder Zollbeleg), oder Beleg über die Höhe der Kosten, welche im Zusammenhang mit der Reparatur der beschädigten Sendung stehen, falls die Schadenshöhe zur Zeit der Geltendmachung des Anspruchs bekannt ist.
5. Falls den Schadensersatz im Namen des Berechtigten dessen Vertreter fordert, muss dieser eine Vollmacht des Berechtigten vorlegen; diese Vollmacht behält die ČSPL.
 6. Falls dem Antrag nicht die erforderlichen Unterlagen beigelegt sind, teilt die ČSPL dem Berechtigten schriftlich mit, welche Unterlagen zu ergänzen sind; bevor die in den Frachtbedingungen bestimmten Unterlagen nicht vollständig sind, muss sich die ČSPL mit der Forderung des Berechtigten nicht befassen. Für die Beurteilung, ob die Ansprüche des Berechtigten rechtzeitig geltend gemacht wurden, ist der Zeitpunkt entscheidend, an dem der ČSPL alle bestimmten Dokumente zugestellt wurden.
 7. ČSPL teilt ihre Entscheidung über die Forderung auf Schadensersatz dem Berechtigten schriftlich mit; falls sie der Forderung in voller Höhe nachkommt, vergütet sie den geforderten Betrag, und gibt dem berechtigten mit der Mitteilung über die Anerkennung der Forderung nur das Original des Frachtbriefes, bzw. dessen Zweitschrift, oder das Original des Konnossements zurück; falls die ČSPL der Forderung teilweise entspricht, vergütet sie den anerkannten Betrag, und übergibt dem Berechtigten die beigelegten Unterlagen außer Beleg über den Wert der Ladung oder über die Reparaturkosten; falls die ČSPL der Forderung des Berechtigten überhaupt nicht nachkommt, gibt sie diesem alle Unterlagen zurück.
 8. ČSPL entscheidet über den vorgelegten (geltend gemachten) Schadenersatzanspruch innerhalb von drei Monaten ab dem Tag der Vorlegung des Antrages, eventuell innerhalb von drei Monaten ab dem Tag, an dem der Antrag (nach Aufforderung seitens der ČSPL) durch die festgelegten Unterlagen vervollständigt wurde.
 9. Alle Ansprüche an die ČSPL verjähren, wenn sie nicht spätestens ein Jahr nach dem Tag gestellt werden, an dem die Ladung dem Empfänger geliefert wurde oder werden sollte.

VIERTER TEIL - ABSCHLUSSBESTIMMUNGEN

1. Die ČSPL hat zur Sicherung aller ihrer aus dem Frachtvertrag hervorgehender Ansprüche Pfandrecht zur Sendung, solange sie über diese verfügen kann. Die ČSPL und Absender vereinbaren, dass dieses Pfandrecht auch Verbindlichkeiten des Schuldners (Absenders oder Empfängers) aus anderen (früher geschlossenen) Frachtverträgen betrifft. Der Verfrachter kann die Forderung, die aufgrund eines abgeschlossenen Frachtvertrages entstanden ist, nur mit schriftlicher Zustimmung der ČSPL abtreten.
2. Der Absender kann mit der ČSPL die Versicherung des Transportgutes vereinbaren. Die ČSPL versichert das Transportgut nur auf schriftliche Anweisung des Absenders, mit welcher der geforderte Umfang der Versicherung (sachlich, zeitlich) festgelegt wird. Die ČSPL kann fordern, dass die vereinbarte Versicherung direkt der Befrachter zahlt.
3. Einseitige Aufrechnung sämtlicher Forderungen des Verfrachters, durchgeführt vom Verfrachter gegenüber der ČSPL mit Forderungen der ČSPL gegenüber dem Verfrachter ist ausgeschlossen.



4. Die ČSPL bestimmt das Schiff, mit dem die Beförderung erfolgen wird, sie ist jedoch nicht gebunden, das Transportgut mit einem bestimmten Schiff, auf einem bestimmten Weg oder innerhalb einer bestimmten Zeit zu befördern, falls nichts anderes vereinbart wurde.
5. Alle Streitigkeiten, die aus Transporten gemäss dieser Transportbedingungen oder zusammenhängend entstehen könnten, werden mit Ausschluss der Kompetenz der Gemeingerichte endgültig in schiedsgerichtlichen Verfahren beim Schiedsgericht der Handelskammer der Tschechischen Republik und Agrarkammer der Tschechischen Republik nach seiner Ordnung durch drei gemäß dieser Ordnung bestimmte Schiedsrichter entschieden. Eine solche Entscheidung muss auch einen Beschluss über Kosten des Verfahrens beinhalten. Ort des schiedsgerichtlichen Verfahrens ist Prag und Verhandlungssprache ist tschechisch. Das Schiedsgericht ist verpflichtet den Parteien in jeder Phase des Verfahrens die Möglichkeit der Anhörung gewähren. Besonders dürfen für die Entscheidung keine Unterlagen oder andere Erklärungen einer der Parteien benutzt werden, ohne dass der anderen Seite die Möglichkeit gewährt wurde, sich dazu zu äußern. Die Parteien verpflichten sich allen Pflichten nachzukommen, die ihnen im Schiedsspruch auferlegt wurden in Fristen, die im Schiedsspruch angeführt sind. Die Kosten der Rechtsvertretung und Auslagen der erfolgreichen Partei werden im Einklang mit dem Schiedsspruch bezahlt.
6. Im Zweifelsfall wird angenommen, dass jeder Geldbetrag, welcher zwischen den Vertragsseiten behandelt wird, ohne Mehrwertsteuer angeführt ist und bei Rechnungslegung wird der Betrag um den gesetzlichen Satz ergänzt.
7. Mit dem Anspruch der ČSPL auf Vertragsstrafe oder Berechnung von Liegegeld ist nicht der Anspruch der ČSPL auf Schadensersatz einschließlich entgangenem Gewinn berührt.
8. Die Ablehnung der Übernahme einer Sendung oder ihre Nichtabholung aus der Verwahrung beim Halter einer Postlizenz hat die Wirkung einer ordentlichen Zustellung am Tag der Ablehnung der Übernahme oder Hinterlegung zur Verwahrung beim Halter der Postlizenz.
9. Im Falle, dass die Fracht und weitere Gebühren in USD (oder EURO) berechnet werden und dass vor der Bezahlung dieser Beträge es zur Senkung des Wechselkurses der Tschechischen Krone zu USD (oder EURO) um mehr als 20% gegenüber dem von der Tschechischen Nationalbank am Stichtag einer konkreten Forderung der ČSPL gegenüber dem Schuldner verkündetem mittleren Devisenkurs kommt, ist der Schuldner verpflichtet, seine nicht bezahlten Verpflichtungen so aufgestockt zu zahlen, damit der Wert der Forderungen der ČSPL gegenüber dem Schuldner, dargestellt in Tschechischen Kronen, dem Wechselkurs der Tschechischen Krone zu USD (oder EURO) im Zeitpunkt der Ausstellung der Rechnung entspricht.
10. Sämtliche Rechtsbeziehungen zwischen Beteiligten des Frachtvertrages und Vorvertrages zum Frachtvertrag richten sich mit Ausschluss von Kollisionsbestimmungen nach der Rechtsordnung der Tschechischen Republik.
11. Die ČSPL behält sich das Recht vor, diese Transportbedingungen zu ändern und zu ergänzen. Die Änderungen und Ergänzungen werden wirksam durch Veröffentlichung im Handelsanzeiger der Tschechischen Republik.
12. Die vollständige Fassung dieser Transportbedingungen steht im Internet, auf den Webseiten der ČSPL unter www.cspl.cz und auf Anfrage im Sitz der ČSPL zu Verfügung.



13. Für die Auslegung der Transportbedingungen ist der Text in tschechischer Sprache entscheidend.
14. Diese Transportbedingungen wurden durch Beschluss des Vorstandes der ČSPL am 10.5.2005 genehmigt.
15. Diese Transportbedingungen (Ausgabe 2005) gelten ab dem 10.5.2005 und werden am 1.6.2005 wirksam. Zum gleichen Tag (1.6.2005) verlieren die Transportbedingungen (Ausgabe 2003) an Wirksamkeit.
16. Sämtliche Beförderungen sowie auch die Folgen, welche vor Wirksamkeit der Transportbedingungen (Ausgabe 2005) begonnen haben, richten sich gemäss Bestimmungen der vorherigen Transportbedingungen (Ausgabe 2003). Als begonnene Beförderungen wird für diesen Zweck eine solche Beförderung betrachtet, bei der wenigstens seitens der ČSPL der Buchungsbrief bestätigt wurde.

In Děčín am 10. 5. 2005

Dipl.-Ing. Jiří Kratochvíl, gez.
Vorstandsvorsitzender
ČSPL, a.s.

Mag. Igor Vychopeň, gez.
Vorstandsmitglied
ČSPL, a.s.

Dipl.-Ing. Milan Raba, gez.
Vorstandsmitglied
ČSPL, a.s.



ANLAGE 1. – LADE- UND LÖSCHZEITEN

(Zweiter Teil, Art. VI.)

Für Beladung und Entladung der Güter bei Beförderungen gemäß diesen Transportbedingungen gelten folgende Lade- und Löscheziten

A. Stückgut

| Gewicht der Sendung | (Ladung) | Ladezeit (Löschezit) |
|---------------------|------------------|----------------------|
| | bis 150 Tonnen | 0,5 Tag |
| ab 151 Tonnen | bis 300 Tonnen | 1 Tag |
| ab 301 Tonnen | bis 500 Tonnen | 1,5 Tage |
| ab 501 Tonnen | bis 750 Tonnen | 2 Tage |
| ab 751 Tonnen | bis 1.000 Tonnen | 2,5 Tage |
| über 1.000 Tonnen | | 3 Tage |

B. Güter frei gestaut

| Gewicht der Sendung | (Ladung) | Ladezeit (Löschezit) |
|---------------------|------------------|----------------------|
| | bis 300 Tonnen | 0,5 Tag |
| ab 301 Tonnen | bis 600 Tonnen | 1 Tag |
| ab 601 Tonnen | bis 1.000 Tonnen | 1,5 Tage |
| ab 1.001 Tonnen | bis 1.500 Tonnen | 2 Tage |
| über 1.500 Tonnen | | 2,5 Tage |



ANLAGE 2. - LIEGEGELD

(Zweiter Teil, Art. VIII.)

Bei Überschreitung der Lade- oder Löschzeit oder bei Überschreitung der freien sonstigen Liegezeit im Hafen wird Liegegeld in folgender Höhe gezahlt (Kč/Halbtage ohne MwSt.).

| Schiffstyp | Liegegeld |
|-----------------------|-----------|
| Schubleichter TC 1100 | 7749 |
| Schubleichter TC 500 | 5906 |
| Motorgüterschiff | 10404 |



ANLAGE 3. – LIEFERFRISTEN

(Zweiter Teil, Art. VII.)

A. Innerstaatliche Wasserstrassen

Für jede auch angebrochenen 50 km = 1 Tag

B. Ausländische Wasserstrassen (ausgewählte Strecken)

| Zeitraum | 15.4.- 15.9. | 15.4.- 15.9. | 15.4.- 15.9. | 15.4.- 15.9. | 16.9.- 14.4. | 16.9.- 14.4. | 16.9.- 14.4. | 16.9.- 14.4. |
|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Richtung | hin | hin | zurück | zurück | hin | hin | zurück | zurück |
| Strecke/Schiff | MGS | SL | MNL | SL | MGS | SL | MGS | SL |
| Děčín – Aken | 2 | 3 | 3 | 5 | 3 | 4 | 4 | 5 |
| - Amsterdam | 11 | | 13 | | 12 | | 14 | |
| - Antwerpen | 12 | | 14 | | 13 | | 15 | |
| - Bad Essen | 6 | 7 | 8 | 9 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| - Bedingen | 5 | 6 | 7 | 8 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| - Berlin | 4 | 5 | 5 | 6 | 5 | 6 | 6 | 7 |
| - Boizenburg | 5 | 6 | 7 | 9 | 6 | 7 | 8 | 10 |
| - Brake | 7 | 8 | 8 | 9 | 8 | 9 | 9 | 10 |
| - Bramsche | 6 | 7 | 8 | 9 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| - Brandenburg | 4 | 5 | 5 | 6 | 5 | 6 | 6 | 7 |
| - Braunschweig | 4 | 5 | 6 | 7 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| - Breda | 11 | | 13 | | 12 | | 14 | |
| - Bremen | 7 | 8 | 8 | 9 | 8 | 9 | 9 | 10 |
| - Bremerhaven | 8 | 9 | 9 | 10 | 9 | 10 | 10 | 11 |
| - Dordrecht | 11 | | 13 | | 12 | | 14 | |
| - Dortmund | 8 | 9 | 9 | 10 | 9 | 10 | 10 | 11 |
| - Dresden | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| - Duisburg | 9 | 10 | 10 | 11 | 10 | 11 | 11 | 12 |
| - Essen | 9 | 10 | 10 | 11 | 10 | 11 | 11 | 12 |
| - Fallersleben | 4 | 5 | 6 | 7 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| - Geesthacht | 5 | 6 | 7 | 9 | 6 | 7 | 8 | 10 |
| - Gent | 12 | | 14 | | 13 | | 15 | |
| - Getmold | 5 | 6 | 7 | 8 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| - Haarelbecke | 12 | | 14 | | 13 | | 15 | |
| - Hamburg | 5 | 6 | 7 | 9 | 6 | 7 | 8 | 10 |
| - Hannover | 5 | 6 | 7 | 8 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| - Haldensleben | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 5 | 6 |
| - Hildesheim | 5 | 6 | 7 | 8 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| - Moerdijk | 11 | | 13 | | 12 | | 14 | |
| - Charleroi | 12 | | 14 | | 13 | | 15 | |
| - Ketzin | 4 | 5 | 5 | 6 | 5 | 6 | 6 | 7 |
| - Kiel | 7 | 8 | 9 | 11 | 8 | 9 | 10 | 12 |
| - Wittenberg | 2 | 3 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 |
| - Lübeck | 6 | | 8 | | 7 | | 9 | |
| - Lübbecke | 5 | 6 | 7 | 8 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| - Lüneburg | 5 | 6 | 7 | 9 | 6 | 7 | 8 | 10 |
| - Lünen | 8 | 9 | 9 | 10 | 9 | 10 | 10 | 11 |
| - Magdeburg | 2 | 3 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 |
| - Minden | 5 | 6 | 7 | 8 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| - Osnabrück | 6 | 7 | 8 | 9 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| - Rensburg | 7 | 8 | 8 | 10 | 8 | 9 | 9 | 11 |
| - Riesa | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |



| Zeitraum | 15.4.- 15.9. | 15.4.- 15.9. | 15.4.- 15.9. | 15.4.- 15.9. | 16.9.- 14.4. | 16.9.- 14.4. | 16.9.- 14.4. | 16.9.- 14.4. |
|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Richtung | hin | hin | zurück | zurück | hin | hin | zurück | zurück |
| Strecke/Schiff | MGS | SL | MNL | SL | MGS | SL | MGS | SL |
| - Rosslau | 2 | 3 | 3 | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 |
| - Rotterdam | 11 | | 13 | | 12 | | 14 | |
| - Salzgitter | 5 | 6 | 7 | 8 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| - Schönebeck | 2 | 3 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 |
| - Stettin | 7 | 10 | 9 | 12 | 8 | 11 | 10 | 13 |
| - Tangermünde | 3 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 |
| - Torgau | 2 | 3 | 3 | 4 | 2 | 3 | 3 | 4 |
| - Uelzen | 5 | 6 | 7 | 8 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| - Walsoorden | 12 | | 14 | | 13 | | 15 | |
| - Wolfsburg | 4 | 5 | 6 | 7 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| - Wittenberge | 4 | 5 | 5 | 6 | 5 | 6 | 5 | 6 |
| - Wittingen | 6 | 7 | 8 | 9 | 7 | 8 | 8 | 9 |



ANLAGE 4. – ANTEIL DES GEWICHTSVERLUSTES, FÜR WELCHEN DIE ČSPL NICHT HAFTET

(Dritter Teil, Art.II.)

Die ČSPL haftet nur für den Gewichtsverlust, welcher (ohne Rücksicht auf die Transportentfernung) folgende Mengen überschreitet:

- 2% chemische Rohstoffe und Erzeugnisse frei gestaut und Flüssigkeiten in Tankschiffen;
Kohle, gewaschen; Koks, gewaschen;
Leder roh und verarbeitet;
Manganerze;
Magnesit;
Holz;
Baustoffe mineralischen Ursprungs;
keramische Rohstoffe (Kaolin, Schieferthon, Letten u. ä.)

- 1% Erze aller Art, mit Ausnahme von Manganerzen
Kohle, ausgenommen gewaschener
Koks, ausgenommen gewaschenem

- 0,5% andere Güter, bei denen es während des Transports zu Gewichtsverlusten kommen kann

- 0,3% für jede Lademanipulation während des Transports (Komplettierung, Leichterung) bei frei gestauten Gütern, Schüttgütern und Flüssigkeiten; der Anteil am Verlust durch Lademanipulation wird zu den vorangehenden Anteilen zugerechnet.



ANLAGE 5. – REGELN DER ČSPL, A.S. FÜR GROSSE HAVAREI

(Dritter Teil, Art. III.)

Artikel 1.

1. Als Große Havarei verstehen sich Schäden, die entstehen, wenn wegen Errettung von Vermögenswerten aus gemeinsamer Gefahr absichtlich und zweckmäßig außerordentliche Opfer gebracht oder Mittel aufgewandt werden.

2. Zur Großen Havarei gehören auch Schäden, welche direkte Folge aus Handlungen der Großen Havarei sind. In der Großen Havarei werden jedoch solche Schäden nicht erstattet, welche im Augenblick der Großen Havarei unumgänglich sind oder welche, wenn auch eine solche Tätigkeit nicht bestünde, vor Beendigung der Unternehmung unumgänglich eingetreten wären, es sei denn, dass Ursache des unumgänglichen Schadens Gefahr für das gesamte unternehmerische Vorhaben wäre.

3. Die Große Havarei wird auf das Schiff, die Fracht und die Ladung im Verhältnis zum jeweiligen Wert aufgeteilt.

Artikel 2.

1. Große Havarei ist unter den in Art. 1, Abs. 1 und 2 angeführten Bedingungen, sofern nicht anders bestimmt ist, vor allem:

- Schäden durch Überbordwerfen der Ladung oder der Schiffsausrüstung, Kappen der Anker, Ketten und Trossen, und Schäden am Schiff oder an der Ladung im Zusammenhang damit;
- Schäden an Schiff oder Ladung, verursacht durch absichtliches Aufsetzen des Schiffes auf eine Untiefe um das Sinken des Schiffes zu verhindern oder absichtliches Versenken des Schiffes um einen Brand zu löschen sowie Ausgaben und Schäden, welche durch Abschleppen oder Heben des Schiffes entstanden sind;
- Beschädigung von Maschinen, entstanden durch Bemühungen beim Flottmachen eines gestrandeten Fahrzeuges;
- außerordentliche Ausgaben verbunden mit dem Umladen der Ladung in ein Leichterungsfahrzeug, mit der Miete des Leichterungsfahrzeuges und der Rückladung in das Schiff, sowie auch Schäden, die dabei am Schiff oder an der Ladung entstanden sind;
- Ausgaben, die mit dem Heben des Schiffes mitsamt der Ladung verbunden sind, falls das Schiff durch einen Unfall gesunken ist, sowie auch Schäden am Schiff oder an der Ladung, die beim Heben absichtlich verursacht worden sind;
 - Ausgaben, verbunden mit Hilfeleistungen anderer Fahrzeuge, sowie auch Schäden, welche dem Schiff oder der Ladung durch solche Hilfe entstanden sind, weiter auch Schäden, die am Hilfsfahrzeug verursacht worden sind, wenn diese am Ort der Hilfeleistung und unmittelbar bei dieser und als ihre Folge entstanden sind;
- Ausgaben, verbunden mit dem Einlaufen in einen Nothafen zur Errettung vor Einfrieren, Niedrigwasser oder bei Hochwasser, einschließlich der Ausgaben für die Bewachung des beladenen Schiffes, sowie für das Auslaufen

2. Falls sich ein aufgelaufenes Schiff Kraft eigener Maschinen freisetzen kann, gehören die Kosten für die außergewöhnliche Belastung der Maschinen und den erhöhten Kraftstoffverbrauch ebenfalls in die Große Havarei.

Artikel 3.

1. Falls es zum Einfrieren oder Hochwasser nach Einlaufen des Schiffes in den Bestimmungshafen kommt und das Schiff deshalb den zur Löschung bestimmten Ort vor Beginn oder Beendigung des Löschens verlassen und sich in einen zur Rettung vor dieser Gefahr geeigneten Hafen begeben muss, wird dieser Hafen als Nothafen angesehen.



2. Muss das Schiff wegen Einfrieren oder Hochwasser im Löschhafen nach dem Löschen der für diesen Hafen bestimmten Ladung verbleiben, wird dieser Hafen aus der Sicht der Güter, die für andere Häfen bestimmt sind, als Nothafen angesehen.

3. Werden im Nothafen Güter gelöscht, die für andere Häfen bestimmt sind, müssen diese zur Großen Havarei so beitragen, als befänden sie sich bis zum Auslaufen aus dem Nothafen im Schiff. Wird im Nothafen die gesamte Ladung des Schiffes gelöscht, endet die gemeinsame Unternehmung bei vollständigem Löschen der Ladung.

Artikel 4.

Als Große Havarei werden nicht Schäden und Ausgaben anerkannt, verursacht durch:

- Verspätung auf der Reise oder nach deren Abschluss (besonders Zeitverluste des Schiffes und Verlust oder Verschlechterung der Absatzmöglichkeiten der Ladung),
- Unterbrechung der Reise außer wegen Rettung vor Einfrieren oder Hochwasser,
- Überlastung der Maschinen des Schiffes.

Artikel 5.

Erfolgen an Stelle der Ausgaben, die in die Große Havarei gehören würden, andere außergewöhnliche Ausgaben, werden diese aus der Großen Havarei bis zu der Höhe erstattet, die der Großen Havarei entsprechen würde.

Artikel 6.

Die Aufrechnung der Großen Havarei wird auch dann durchgeführt, wenn das Ereignis, welches ursächlich war für das Opfer oder für Ausgaben, die der Großen Havarei zugehören, durch einen der Beteiligten an der Unternehmung verschuldet wurde. Die Schadensersatzansprüche der anderen Beteiligten sind dadurch nicht berührt.

Artikel 7.

Insofern weiter nichts anderes bestimmt wird, sind Unterlage für die Berechnung des Schadensersatzes und der Beiträge zur Großen Havarei die Werte, die zum Zeitpunkt und am Ort der Beendigung des Vorhabens gelten.

Artikel 8.

1. Ist das Schiff verloren, wird der Preis des Schiffes in unbeschädigtem Zustand nach Abzug der Reparaturkosten, die zur Großen Havarei gehören, eventuell nach Abzug des Verkaufserlöses für die Reste des Schiffes erstattet. Den Wert des Schiffes und die Höhe der Auslagen für Reparaturen werden Sachverständige schätzen.
2. Ist das Schiff beschädigt, werden die Reparaturkosten erstattet. Den Schaden werden Sachverständige untersuchen und schätzen.
3. Werden bei der Reparatur alte Sachen durch neue ersetzt, wird die Leistung um die Differenz des Wertes der neuen und alten Sachen gemindert (sog. "Neu für Alt"-Abzug). Die Abzüge betragen bei Schiffen, Motoren und Maschinen vom zweiten bis fünften Betriebsjahr ein Fünftel, vom sechsten bis zehnten Betriebsjahr ein Viertel und vom elften Betriebsjahr ein Drittel. Bis zu einem Betriebsjahr wird nichts abgezogen. Bei Ankerketten beträgt der Abzug ein Sechstel, bei Schlepptrossen ein Viertel, bei Ankern wird nichts abgezogen. Vom Ersatzbetrag, der nach Abzug "Neu für Alt" verbleibt, wird eventuell noch der Restwert der alten Sachen abgezogen, die durch neue ersetzt werden.
4. Die Ersatzleistung für Beschädigung des Schiffes darf nicht höher sein als die, welche bei Verlust des Schiffes geleistet werden soll.

Artikel 9.



1. Ist die Ladung verloren, wird der Preis erstattet, den die Ladung nach Abzug des Betrages für Schäden hätte, welche nicht zur Großen Havarei gehören, sowie auch nach Abzug der eingesparten Fracht, Zölle oder sonstiger Ausgaben.

2. Ist die Ladung beschädigt, wird die Differenz zwischen dem Preis der unbeschädigten und beschädigten Ladung erstattet. Wurde die beschädigte Ladung verkauft, wird die Differenz zwischen Reinerlös der unbeschädigten Ladung und Reinerlös beim Verkauf erstattet.

Artikel 10.

Das Schiff und die Ladung tragen zur Großen Havarei gemäß deren tatsächlichem Wert bei. Zum Wert werden Beträge hinzugerechnet, die dem Schiff und der Ladung in der Großen Havarei anerkannt wurden. Vom Wert des Schiffes und der Ladung werden die Beträge abgezogen, welche für sie nach der Großen Havarei ausgegeben wurden. Dem Wert der Ladung werden die Versicherungskosten zugerechnet, falls diese vom Besitzer der Ladung bezahlt worden sind, und die Fracht auf Risiko des Eigentümers der Ladung.

Artikel 11.

1. In der Großen Havarei wird der Verlust oder Beschädigungen der Ladung nicht erstattet, welche bei der Übergabe zum Transport absichtlich nicht gemeldet oder falsch gemeldet wurde. Falls aber eine solche Ladung gerettet werden konnte, trägt sie zur Großen Havarei bei.

2. Der Verlust oder die Beschädigung der Ladung, deren Preis bei der Aufgabe zum Transport mit einem geringeren Betrag angegeben wurde, wird nach diesem angegebenen Preis erstattet; eine solche Ladung trägt jedoch mit ihrem tatsächlichen Wert bei.

3. Gepäck von Reisenden und ihre Oberbekleidung tragen zur Großen Havarei nur dann bei, wenn für diese eine Frachturkunde ausgestellt wurde, oder wenn für diese ein Ersatz in der Großen Havarei geleistet wird.

Artikel 12.

Der Fall der Großen Havarei begründet keine persönliche Haftung die Beiträge zu erstatten. Wenn aber dem Besitzer der Ladung bei der Übernahme bekannt war, dass für die Ladung ein Beitrag gezahlt werden soll, ist er persönlich verpflichtet, diesen zu entrichten, und das bis zur Höhe des Betrags, welcher aus der Ladung entrichtet werden könnte, wenn diese ihm nicht ausgehändigt worden wäre.

Artikel 13.

Der Betreiber des Schiffes darf die Ladung, die mit einem Beitrag aus der Großen Havarei belastet ist, solange nicht herausgeben, bis der Beitrag bezahlt oder eine Sicherheit in der Höhe des Beitrags geleistet worden ist.

Artikel 14.

1. Die Ersatzleistungen und die Aufteilung der Beiträge (Dispache) bestimmt der vom Betreiber des Schiffes bestimmte Dispacheur.

2. Der Betreiber des Schiffes ist verpflichtet die Maßnahmen zur Ausarbeitung der Dispache ohne Aufschub einzuleiten. Falls er der Erfüllung dieser Pflicht nicht nachkommt und einen Dispacheur nicht innerhalb von 30 Tagen ab Zustellung der schriftlichen Aufforderung von einem anderen Teilnehmer der Großen Havarei beauftragt, ist jeder der Beteiligten berechtigt, die Ausarbeitung der Dispache einzuleiten.

3. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet auf Aufforderung des Betreibers des Schiffes oder des Dispacheurs alle Unterlagen, welche für die Ausarbeitung der Dispache erforderlich sind, vorzulegen, insofern er diese hat oder besorgen kann.

4. Die Kosten für die Aufstellung der Dispache werden in der Großen Havarei verrechnet.



5. Die Dispache gilt von dem Beteiligten als genehmigt, wenn dieser nicht innerhalb von 30 Tagen nach Zustellung beim Betreiber oder Dispacheur Einspruch erhoben hat.

Artikel 15.

Bestandteil dieser Regeln ist der Gebührensatz, welcher auf Basis der bei Ausarbeitung geltenden Preise aufgestellt worden ist. Bei Änderungen der Preise von Hilfsleistungen, Werten der Schiffe oder anderer wichtiger Beiträge, wird vom Frachtführer ein neuer Gebührensatz herausgegeben. Die Große Havarei wird auf der Basis des zur Zeit des Abschlusses der Grossen Havarei gültigen Gebührensatzes dispachiert.

Artikel 16.

Diese Regeln beziehen sich auf Grosse Havareien von Binnenschiffen. Auf Fälle von Grossen Havareien bei Schiffen für kombinierte See- und Binnenschiffahrt, beziehen sich die Regeln nur, wenn festgestellt wurde, dass es zu der Grossen Havarei in Binnengewässern gekommen ist.

Artikel 17.

Diese Regeln beziehen sich auf Grosse Havareien, zu denen es nach dem x.x.2005, 0.00 Uhr gekommen ist.