

Teil 1

GRUNDLEGENDE VEREINBARUNGEN

§ 1. Rechtsbeziehungen

Die Rechtsbeziehungen zwischen dem Beförderer (Reeder) und Verfrachter (dem Frachtzahler) werden nach dem Beförderungsvertrag geregelt, diese Beförderungsbedingungen (weiter nur „Beförderungsbedingungen“) und weiterhin falls der Beförderungsvertrag, oder die Beförderungsbedingungen nicht anderweitiges regeln, auch dem Handelsgesetzbuch Nr. 513/91 SB. Diese Beförderungsbedingungen sind ein nicht abzudenkender Teil des Beförderungsvertrages.

§ 2. Beginn und Ende des Beförderungsvertrages

1. Falls der Beförderungsvertrag nichts anderweitig regelt, ist der Beginn des Beförderungsvertrages zwischen Befrachter und Verfrachter mit „FCA -Der Ort des Ladens (Übernahme der Ware vom Absender durch den Beförderer)“ nach den Incoterms 2000 geregelt. Weiterhin muss geklärt werden, wo die Ware vor dem Beladen übernommen wird (auf der Kai), oder nach der Beladung (an Bord).
2. Falls der Beförderungsvertrag nicht anderes regelt, wird der Beförderungsvertrag zwischen Befrachter und Verfrachter entweder mit „DES (an Bord) in dem Lösshafen, oder „DEQ (an Kai) in dem Lösshafen, nach den Incoterms 2000 beendet .

§ 3 Beförderungsbedingungen

1. In der Binnenschifffahrt, auch bei der Auslandsbeförderung ist das Beförderungs Dokument der Ladeschein, Manifest bzw. Konnossement. Die Art des Dokumentes wird durch den Beförderungsvertrag geregelt, auch mit der Person, die dazu befugt ist, diese Dokumente laut Beförderer auszufüllen.

Bei der Beförderung von Agrar Ware, wird weiterhin auch ein Zertifikat LCI (Load Compartment Inspection) erstellt. Dieses Zertifikat wird nach der Säuberung der Schiff-Laderäume erstellt, mit welchem man bestätigt, dass die Laderäume gereinigt, trocken und ohne fremde Gerüche und weiteren nicht erwünschten Schadstoffen, die die Ware für die Beförderung entwerten würden, belastet. Die Beförderung wird durch die Norm GMP B4,2 getätigt, falls nicht anders vereinbart ist.

2. Der Beförderer (bzw. Absender) ist verpflichtet ordentlich den Ladeschein in allen Teilen, welche dem Absender anbelangen auszufüllen. Der Absender ist für die Richtigkeit und die Komplettheit der Angaben verantwortlich, die er in den Ladeschein eingetragen hat und er ist für alle Folgen verantwortlich, falls die Angaben unkorrekt, unvollständig, oder ungenau sind.
3. Die Bestätigung des Ladescheins bestätigt der Befrachter, dass die Ware, die im Dokument aufgeführt ist aufgeladen und zur Beförderung übernommen wurde, dass er sich verpflichtet, die Ware in den Ziel Ort zu befördern und dort diese dem befugten Empfänger aushändigt.
4. Der original Ladeschein wird mit der Ware mitgeführt (falls nicht anders im Beförderungsvertrag geregelt) und wird mit der Ware dem befugten Empfänger übergeben. Der Absender bekommt eine Bestätigung in Form von einer Kopie des Ladescheins, welcher bestätigt, dass der Beförderer die Ware übernommen hat. Die Anzahl der Ladescheine und deren Aufteilung legt der Beförderer mit dem Absender fest, je nach Bedarf des Absenders, Empfängers und Beförderers.

5. Bei einer Beförderung in das Ausland, kann nach einem Vorschlag vom Absender Anstelle von einem Ladeschein vom Beförderer für die geladene und übernommene Ware ein Konnossement erstellt werden. Der Absender ist verpflichtet ordentlich einen Antrag auf eine Erstellung von einem Konnossement zu stellen, der vom Absender ausgefüllt wird. Der Absender ist für die Richtigkeit und die Komplettheit der Angaben verantwortlich, die er in den Ladeschein eingetragen hat und er ist für alle Folgen verantwortlich, falls die Angaben unkorrekt, unvollständig, oder ungenau sind.
6. Das Konnossement ist ein Dokument, mit welchem das Recht besteht, nach dem Beförderer, die nach dem Inhalt dieses Dokumentes zusammenhängender Ware zu verlangen. Der Beförderer ist verpflichtet die Ware der Person zu übergeben, die nach dem Konnossement dafür berechtigt ist, welche weiterhin die Übernahme auf dem Dokument bestätigt. Das Konnossement ist ein Waren-Wert Papier. Es kann ein Namens-Konnossement, Empfangs-Konnossement, oder Order Konnossement sein. Falls es ein Empfangs, oder Order Konnossement ist, ist der Absender verpflichtet, den Namen und Adresse zur Anmeldung (notify) anzugeben. Falls es ein Empfangs-Konnossement ist, ist der Beförderer nicht verpflichtet, die Identität des Empfängers der Ware zu kontrollieren, bei einem Order-Konnossement ist er jedoch verpflichtet die nicht unterbrochene Kette an Indossementen zu kontrollieren.
7. Falls für die Ausführung der Beförderung besondere Dokumente nötig sind, die durch die Häfen, Zoll, Gesundheit, Veterinär, oder anderes geregelt sind, ist der Absender verpflichtet diese Dokumente bei der Übernahme zu übergeben. Der Absender ist für die Schäden verantwortlich, die dem Beförderer durch die nicht ausgehändigten, oder verspätet ausgehändigten Dokumente entstanden sind, oder deren unkorrekten, oder unvollständigen Ausfüllung. Der Beförderer ist für die Schäden verantwortlich, die durch den Verlust der Dokumente entstehen, falls diese als Anlage zum Ladeschein, oder zum Konnossement waren.

§ 4. Bestellung und Buchung der Beförderung

1. Der Besteller der Beförderung (Spedition, Inhaber der Ware) legt dem Beförderer (Reeder) spätestens den fünften Tag (Kalender-Tag) vor dem beantragten Termin des Ladens eine vorläufige Beförderungs Bestellung vor. Weiter im Text „Tag“ heist „Kalender-Tag“. Falls zur beanspruchten Beförderung kein Vertrag zum zukünftigen Vertrag (Beförderung), z.B.(jahres Vertrag zur Beförderung), hat der vorgelegte vorläufige Vertrag einen charakter eines „geschlossenen Vertrages über den zukunfts Vertrag“ nach §§ 289 bis 292 Handelsgesetzbuch. Im „vorläufigen Vertrag“ spezifiziert der Besteller der Beförderung vor allem den Typ, Abmessungen und die Anzahl der Ware, den angeforderten Termin der Lieferung (Ankommen), angeforderten Termin des Ladens, Anfang und Ende des Beförderung Vertrages (siehe § diese Beförderungs Bedingungen), und weitere (andere) Forderungen (z.B. angeforderte Art der Sicherung vor Einflüssen der Witterung, Art der Beförderungs Dokumente usw.). Der Besteller der Beförderung benutzt entweder die klassische Art der Bestellung, wie Brief, Fax, oder Email, jedoch muss er immer auf die Vollständigkeit der Informationen denken.
2. Der Beförderer (Reeder) bestätigt entweder die Vorläufige Bestellung, oder er lehnt es ab, oder er tätigt mit dem Besteller der Beförderung Änderungen (besonders legt er den Beginn und Ende des Beförderungs Vertrages mit, Termine, oder Menge fest).
3. Der Besteller der Beförderung und der Beförderer können zu solch einer bestätigten Beförderung telefonisch Änderungen tätigen, z.B. Termin Änderungen usw. Jeder der Partner kann jedoch eine schriftliche Bestätigung verlangen. Falls die Änderung durch die zweite Seite nicht bestätigt (akzeptiert) wird, wird für die Realisation der Ansprüche für die möglichen Schäden die Anforderungen benutzt, welche im weiteren genannt werden.

Teil 2

LADEN UND LÖSCHEN

§ 5. das Laden und Übernahme der Ware vom Beförderer

1. Der Absender übergibt die Ware dem Beförderer am besprochenem Ort, welcher meistens an Deck ist, im Bestimmungshafen des Ladens.
2. Der Beförderer (gewöhnlich der Kapitän) übernimmt die Ware vom Absender (dem befugten Vertreter):
 1. nach dem Gewicht, bestimmt durch den Absender in der Anweisung zum Laden,
 2. nach den Eich-Tabellen des Schiffes, nach dem Eichen vor und nach dem Beladen, was der Kapitän notiert, wird dann zum Ladeschein, oder zum Konnossement beigefügt,
 3. nach der Anzahl der Stücke (Art der Ware, oder der Verpackung, Markierung, Zahl, usw.), welche der Absender einzeln so kennzeichnet, damit diese sichtbar und haltbar sind und die nach bei der Übernahme vom Absender und Empfänger eine einfache Kontrolle machbar machen. Bei Ware von mehr als 5t Gewicht muss die Art der Halterungen gekennzeichnet werden.
3. Die Verladung in das Schiff muss mit sorgfalt geschähen, damit die Ware im Laderaum des Schiffes gut getrennt und geladen ist, ohne dass das Schiff , oder die andere Ware beschädigt wird.
4. Alle Kosten für die Beladung der Ware und derren Stauung im Schiff gehen zu Lasten des Absenders, welcher auch für Beschädigungen des Schiffes, der anderen Ladung bei dem Beladen und allem was damit zusammenhängt zuständigt ist.
5. Der Absender muss spätestens bei der Übernahme der Ware, dem Beförderer alle nötigen Angaben übergeben, die zur Beförderung beunutzt werden müssen, vor allem in den Beförderungsdokumenten die Ware, Verpackung welche erforderlich ist eintragen, die Kennzeichnung sicherstellen, welche bis zum Ende der Beförderung hält, die Art, Zustand, Qualität, mögliche Gefahren, wie Gewicht, Kubatur, Ambmessungen, Anzahl, oder anders aufgeführte Anzahl der Ware kennzeichnen. Dem Beförderer müssen alle Begleitdokumente mitgegeben werden, vor allem die, die von den Häfen, Zoll, gesundheits oder anderen Behörden, oder Vorschriften verlangt werden. Die Verpackung muss eine mögliche Beschädigung des Schiffes, oder der anderen und übernommenen Waren ausschliessen. Der Absender haftet für alle Schäden und trägt Kosten, welche dem Beförderer durch eine unkorrekte, oder unvollständig bekanntgegebene Informationen in den Begleitdokumenten, oder in Folge von einer verspäteten Übergabe, oder unzureichender Verpackung, oder Kennzeichnung der Ware entstehen.
6. Der Absender und Beförderer können vereinbaren, dass das Laden, der Ware der Beförderer erledigt, wobei die Kosten und Risiko der Absender trägt.

§ 6. Löschung und Übergabe der Ware an den Empfänger

1. Der Beförderer übergibt die Ware an den Empfänger am besprochenem Ort, welches meistens an Bord des Schiffes ist, im festgelegtem lösch-Hafen (falls die Beförderung mit DES endet), oder an der Kai im festgelegtem lösch-Hafen (falls die Beförderung mit DEQ endet).
2. Der Empfänger (oder durch ihn festgelegter Vertreter) übernimmt die Ware vom Beförderer:
 1. nach dem Gewicht welches durch den Absender im Ladeschein, oder im Konnossement vorgegeben wurde,

2. nach den Eich-Tabellen des Schiffes, nach dem Eichen vor und nach dem Beladen, welches der Kapitän notiert, welches dann vom Empfänger der Ware (oder deren Vertreter) mit unterschrieben wird. Diese Nottierung wird zur Kopie des Ladescheins beigefügt, oder zum Original des Konnossementes.
 3. nach der Menge der Ware (Art der Verpackung, Bezeichnung, Nummer usw.)
3. Die festgelegte Menge der Ware, die vom Absender übernommen wurde und die bestimmte Menge der Ware, die dem Empfänger übergeben wurde, muss im Einklang sein und der Empfänger kann nicht ohne die Bestätigung vom Beförderer eine andere Art der Feststellung der Waren-Menge bei der Übernahme vom Beförderer verlangen, als welche bei der Übernahme vom Absender durch den Beförderer benutzt wurde. Falls sich die Art der Feststellung der Menge der Ware bei der Übernahme durch den Beförderer vom Absender, von der Feststellung bei der Übernahme des Empfängers vom Beförderer unterscheidet, oder die technologischen Gegebenheiten des Empfängers ermöglichen es nicht, eine identische Möglichkeit um die Ware zu wiegen, kann kein Anspruch auf Erstattung eines Mankos für die fehlende Menge verlangt werden.
 4. Die Löschung der Ware muss mit fachlicher Sorgfalt geschähen, damit die gelöschte Ware, oder Schiff, oder die andere Waren und die Hafen Anlagen nicht beschädigt werden.
 5. Falls der Beförderungsvertrag mit „DES an Bord des Schiffes im Empfangshafen“ endet, sorgt für die Löschung der Ware der Empfänger, wobei das Risiko und Kosten auch beim Empfänger liegen. Falls der Beförderungsvertrag mit „DEG an der Kai im Bestimmungshafen“ endet, sorgt für die Löschung der Ware der Absender, wobei das Risiko und Kosten auch beim Absender liegen.
 6. Der Absender und der Beförderer (Falls der Beförderungsvertrag mit DEQ endet), oder der Empfänger und der Beförderer (falls der Beförderungsvertrag DES endet) können vereinbaren, dass die Löschung des Schiffes der Beförderer erledigt, auf die Kosten und das Risiko des Absenders bez. Empfängers.

§ 7 Lösch-/ Ladezeiten und die Verbringung des Schiffes im Hafen

1. Die Verbringung der Schiffe des Beförderers im Hafen ist verursacht durch das Laden, Löschen, warten auf das Laden, warten auf die Löschung, Pflege der Ware (z.B. das Begasen usw.), warten auf die Pflege der Ware und das Aufsammeln der Schiffe die für das Beladen (Import/Export) aus/in die Seeschiffe gedacht sind.
2. Das Warten auf das Laden, oder Löschen und das Warten auf die Pflege der Ware in der Zeit von dem Ankommen des Schiffes im Hafen bis zum vereinbarten Beginn des Ladens, Löschens, Pflege der Ware usw., sowie auch auf das Laden warten (Import/Export) in/aus den Seeschiffen, bis zum Tag der in der Bestellung vereinbart wurde, ist ein Risiko, welches der Beförderer trägt.
3. Die Lade-, oder Löschzeit fängt von 06:00, oder 14:00 an (falls der Umschlag auch in der Nacht-Schicht vereinbart ist, kann der Beginn der Lade-, Löschzeit auch 22Uhr sein) jedoch nur den nächsten Tag nach der vereinbarten Lade-, Löschzeit.
Ein Lade-, oder Löschtage sind zwei nacheinander folgende Arbeitsschichten in der Zeit von 06:00 – 22:00. Das heist, dass ein Halbtage 8 Stunden ist, bzw. die Zeit von einer Arbeitsschicht. Falls aber auch in der Nachtschicht gelöscht wird, zählt also diese Nachtschicht (22:00 – 06:00) als ein ganzer Lade-/Lösche-Halbtage.
4. Die Lade- und Löschezeiten gibt der Beförderer vor und sind in der Anlage aufgeführt

5. Die weitere Zeit die im Hafen verbracht wird (z.B. für die Warenpflege, die Ansammlung von Schiffen für das Laden vom Seeschiff usw.) wird von 06:00 berechnet, als Beginn des Ladens vorgegeben (Import/Export) von/in das Seeschiff.
6. Falls nichts anderes im Beförderungsvertrag vereinbart ist, ist die Freie Liegezeit im Hafen einheitlich gegeben (von der Tragfähigkeit des Schiffes abgesehen) mit 2,5 Tage vorgegeben.

8 § Liegegeld

1. Bei der Überschreitung der Lade-/Löschzeit, oder bei der Überschreitung der freien Liegezeit im Hafen, hat der Beförderer das Recht Liegegeld zu verlangen. Die Höhe wird von Beförderer vorgegeben und ist in der Anlage aufgeführt. Die Höhe des Liegegeldes kann jedoch auch zwischen dem Absender, oder Empfänger, bzw. der Eigner der Ware, oder dem Absender mit dem Beförderer abweichend von den in der Anlage aufgeführten Daten vereinbart werden.
2. Der Zahler des Liegegeldes ist der Teilnehmer der Beförderungs-Kette, der die Überschreitung der Lade-/Löschzeit, bzw. der Freien Liegezeit verursacht hat, in der ersten Reihe jedoch der Besteller der Beförderung, weiter dann (der Absender, Empfänger, bzw. Inhaber der Ware, Spediteur, der Zahler des Liegegeldes kann auch der Betreiber des Umschlages usw. sein).
3. Der Beförderer macht das Liegegeld meistens bei dem Absender (Besteller) geltend. Der Absender ist der Zahler des Liegegeldes, welcher durch den Beförderer für die Überschreitung der freien Ladezeit, oder der weiteren freien Liegezeit in dem Hafen des Ladens (Ausgangs Hafen), oder im Hafen auf dem Weg (Zwischen Hafen) berechnet wird. Der Zahler des Liegegeldes, welcher vom Beförderer berechnet wird, für die Überschreitung der freien Löschzeit, oder der freien Liegezeit im Hafen des Löschens (Empfangs Hafen) ist entweder der Absender, falls der Beförderungsvertrag mit „DEQ Kai im Empfangshafen“ endet. Falls der Beförderungsvertrag mit „DES an Bord im Empfangshafen“ endet, kann der Zahler des Liegegeldes die Firma sein, mit welcher der Beförderer (meistens vorher) die Löschung der Ware im Empfangs Hafen vereinbart wurde.

DIE BEFÖRDERUNG UND VERANTWORTLICHKEIT FÜR DIE WARE

§ 9. Auswahl des Schiffes und des Beförderungsweges

1. Der Beförderer wählt das Schiff aus, mit welchem die Beförderung gemacht wird, er ist jedoch nicht gebunden, die Ware mit einem bestimmten Schiff zu befördern, auf einem bestimmten Weg, oder in einer bestimmten Zeit, falls nichts anderes vereinbart ist.
2. Der Beförderer hat das Recht in einem Schiff verschiedene Arten an Ware zu befördern und wählt den Beförderungsweg der übernommenen Ware.
3. Der Kapitän (Schiffsführer) hat das Recht die Ware auf einem Umweg zu befördern, andere Schiffe zu schleppen und auch andere Hilfe zu leisten, falls es zur Lebensrettung, Eigentum, oder zu einem anderen Zweck dient (Betriebsgründe). Der Absender und auch nicht der Empfänger können in diesen Fällen keinen Anspruch auf Ersatz erheben gegenüber dem Beförderer.
4. Als der Tag für den die Dienstleistung nach dem Beförderungsvertrag erbracht wurde (Tag der Beendigung der Dienstleistung) wird betrachtet:
 1. Inlandverkehr – Ankommen des Schiffes im Empfangshafen
 2. Auslandsverkehr, Import, Einzelnes Stückgut (Schiffe) – Ankommen des Schiffes im tschechischen Empfangshafen

3. Auslandsverkehr, Import, Massengutverkehr – Beladen des letzten Schiffes aus dem Massengut, z.B. aus dem Seeschiff (Datum der Ladescheinerstellung, oder des Konnossementes)
4. Auslandsverkehr, Export – Beladung des Schiffes (Datum der Ladescheinerstellung, oder des Konnossementes)

§ 10. Beförderungshindernisse

1. Als Beförderungshinderniss wird jedes Vorkommen betrachtet, welches die Erfüllung des Beförderungsvertrages erschwert, oder unmöglich macht, ohne das der Beförderer diese Tatsache voraussehen konnte.
2. Als ein dauerndes Beförderungshinderniss wird vor allem bezeichnet:
 1. Falls es zum Verlust des Schiffes kommt, mit dem die Beförderung zu stande kommen sollte, oder wenn es zu solchen Beschädigung des Schiffes kommt, die ohne das die Ware ausgeladen werden muss, nicht repariert werden können.
 2. Falls es zum Verlust der Ware kommt, das befördert werden sollte, welches nicht nur als Art und Klasse bezeichnet wurde, aber auch spezifisch beschrieben wurde und durch den Beförderer Übernommen wurde.

3. Falls ein andauerndes Beförderungshinderniss den Beginn der Beförderung aufhält, kommt es zur Erlöschung des Beförderungsvertrages, ohne dass der Befrachter, oder Beförderer der zweiten Seite für mögliche Schäden aufkommen muss. Bei einer Beförderung mit mehreren Schiffen (Massengut, auch konsekutiv Beförderungen genannt) bezieht sich die Erlöschung des Beförderungsvertrages nur auf das Schiff, bzw. Teil der Ware welches durch das andauernde Hinderniss beeinflusst ist.

4. Falls ein andauerndes Beförderungshinderniss die weiterfahrt verhindert, erlischt der Beförderungsvertrag. Der Beförderer hat das recht an dem Absender die Frachtkosten für die bis dahin getätigte Beförderung zu verlangen (weiter nur Distanz Fracht genannt). Der Absender ist verpflichtet bei einem andauernden Hinderniss auf die Anweisung des Beförderers in einer angemessenen Frist und auf eigene Kosten die Ware aus dem Schiff zu entladen.

1. Als ein vorübergehendes Hinderniss wird jedes Vorkommnis betrachtet, welches nichts als andauerndes Hinderniss nach Abs. 2, § 10. betrachtet werden kann. Als ein vorübergehendes Hinderniss ist vor allem bei der Stoppung der Schifffahrt wegen Niedrigwasser, bei Hochwasser, bei Eis, oder bei Schliessung des Schifffahrtsweges, oder deren Teils, Folgen von Höherer Macht, Uragan, dichter Nebels, Folgen von Tätigkeiten und Verordnungen von Ämtern des Staates und der Staats Verwaltung (Zurückbehaltung des Schiffes, Quarantäne), Kriegsvorkommnisse und andere Aktionen (Terrorismus), organisierte Tätigkeit der Arbeitenden.

5. Der Beförderer und der Absender haben das recht (mit Ausnahme des Überwinterns) innerhalb von 7 Tagen ab dem Ereigniss des vorübergehenden Hindernisses, jedoch vor dem Beseitigen, vom Beförderungsvertrag abzutreten. Tretet vom Beförderungsvertrag der Absender ab, hat der Beförderer das recht auf Distanz Fracht. Tretet vom Beförderungsvertrag der Beförderer ab, verliert er das recht an Bezahlung einer Distanz Fracht. Der Absender sichert in beiden Fällen in einer angemessenen Frist nach dem Abtritt vom Beförderungsvertrag auf eigene Kosten die Löschung des Schiffes.

6. Der Beförderer ist nicht verpflichtet in der Zeit innerhalb dem das vorübergehende Hinderniss dauerte weitere Ware zur Beförderung anzunehmen. Falls der Beförderer weitere Ware annimmt, haftet der Beförderer nicht für Schäden an der Ware und alle Kosten trägt

7. Innerhalb der Zeit wo das Hinderniss andauert, vergeht die Lieferzeit nicht.

§ 11. Zustellungsfristen

1. Die Zustellungsfrist, ist die Zeit ab der Übernahme der Ware durch den Beförderer vom Absender bis zur Meldung beim Empfänger, dass die Ware empfangsbereit im Empfangshafen ist. Die Zustellungsfrist wird in Kalendertagen berechnet. Der Tag der Übernahme der Ware durch den Beförderer wird nicht in die Zustellungsfrist berechnet. Die Zustellungsfrist läuft ab dem nächsten Tag nach der Übernahme der Ware durch den Beförderer ab und endet am Meldetag beim Empfänger.
2. In der Anlage werden die Grundlegenden Zustellungsfristen dieser Beförderungsbedingungen dargestellt. Der Absender und der Beförderer können für die einzelnen Beförderungen abweichende Zustellungen vereinbaren. Die bestimmte Zustellungsfrist muss im Ladeschein, oder im Konnossement gekennzeichnet sein.
3. Der Beförderer haftet nicht für die entstandenen Schäden die durch das Nichteinhalten der Zustellungsfrist entstehen nur, wenn er aufweist, dass dieses Nichteinhalten der Zustellungsfrist durch Gegebenheiten die in § 10, Abs. 2 und Abs. 5 dieser Beförderungsbedingungen entstanden ist.

§ 12. Verantwortlichkeit der Beförderer für die Ware

1. Der Beförderer haftet nicht für Schäden, die durch Verlust, oder Beschädigung der Ware ab dem Zeitpunkt der Übernahme vom Absender entstanden sind, bis zur Übergabe an dem Empfänger, auch wenn jegliche Sorgfalt angewendet wurde.
2. Der Beförderer haftet nicht für Verlust, oder Beschädigungen an der Ware, falls er beweisen kann, dass der Verlust, oder Beschädigungen entstanden sind:
 1. durch den Absender, Empfänger, oder Inhaber der Ware,
 2. durch Mängel, oder durch die Gegebenheit der Ware inkl. des natürlichen Verlustes,
 3. durch beschädigte, oder unzureichende Verpackung, auf die der Beförderer schon bei der Übernahme aufmerksam gemacht hat und diese Tatsache in den Ladeschein, oder in den Konnossement vermerkt hat (oder anderweitig den Befrachter informiert hat), falls der Beförderer auf die Beschädigte Verpackung nicht aufmerksam macht, haftet er nur dann nicht, wenn die Beschädigte Verpackung bei der Übernahme der Ware nicht sichtbar war.
3. Der Beförderer haftet nicht:
 1. für die Schäden an der Ware, für welche der Absender, Empfänger, oder Inhaber der Ware den Umschlag bestellt hat, und falls der Schaden beim Laden, Löschen, oder Umschlag passiert ist.
 2. für die Schäden an der Ware, die dank der Waren-Eigenschaften Gefahr einer Beschädigung ausgestellt sind (vor allem Korrosion, Oxidation, Schimmel, Selbstentzündung, Gärung, usw.), Gewichtsverlust (vor allem Austrocknung, Ausdunstung), eventuell Verlust, falls bewiesen ist, dass der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist. In der Anlage wird der Anteil an dem Gewichtsverlust gegeben, für die der Beförderer nicht haftet.
 3. für die Schäden bei Tierbeförderungen

4. für Schäden an der Ware, die an Bord des Schiffes, oder im Schiff ohne Lucken geladen wurde (offenes Schiff) nach Absprache mit dem Absender, oder nach den Gewohnheiten des Beförderers (der Schaden ist vor allem durch die Witterungsverhältnisse entstanden).
 5. für den Verlust, oder Schäden an der Ware, vor allem durch Höhere Macht, Mobilisierung, Armee Training, Krieg, Sabotage, Aufstand, oder Bürgerunruhen, Streik, Blockaden, Beschlagnahmung des Schiffes, oder Ware, Quarantäne und anderen amtlichen, oder Staatlichen Massnahmen entstanden ist.
4. Falls der Schaden nach den Anordnungen beider vorherigen Absätzen entsteht, ist der Beförderer verpflichtet durch sachliche Sorgfalt den Schaden zu minimieren.
 5. Der Beförderer kann seine Verpflichtung durch einen weiteren Beförderer, oder Zuständige Person (Falls er sich verpflichtet die Beladung und Löschung zu sichern usw.) erfüllen, und antwortet dem Befrachter (Anweisenden), so als würde er die Beförderung, oder andere Verpflichtungen tätigen.

FRACHT, VERSICHERUNG, GROSSE HAVARIE

§ 13. Fracht

1. Als Fracht wird das Beförderungsgeld, Kleinwasserzuschlag, Kanalabgaben, Schleusenabgaben, Brücken- und Hafengelder, oder andere geleistete Kosten, die mit der Beförderung in Verbindung stehen bezeichnet.
2. Als Frachtzahler wird der Absender (Besteller) bezeichnet. Wenn der Absender als Frachtzahler jemanden anderen bezeichnet, kann der Beförderer vor der Beförderung eine Sicherheit für seine Forderungen verlangen (z.B durch einen Wechsel, oder Inkassodienste). Der Beförderer hat aber das recht auf die Bezahlung durch den Absender zu bestehen.
3. Die Frachtzahlung erfolgt, falls nicht anders vereinbart ist, nach den Tarifen des Beförderers auf dem Grund der gerade geltenden Steuer und anderen Vorschriften. Die Begleichung erfolgt nach den Vereinbarungen dieser Tarife und nach den Devizen und Bank Vorschriften, die zum Zeitpunkt der Schiffsbeladung geltend sind. Die Fracht beinhaltet den Zeitpunkt ab „FCA – an Bord des Schiffes im Abgangshafen“ bis zu „DES an Bord des Schiffes im Empfangshafen“.
4. Die Frachtzahlung wird berechnet, falls nicht anderes vereinbart ist, nach dem Brutto-Gewicht, oder nach der Menge, oder nach den Abmessungen der Ware. Jedoch immer nach den Angaben die in dem Beförderungsdokument geschrieben sind.
5. Das recht eine Rechnung zu erstellen (Steuerdokument) entsteht am Tag wo die Leistung erbracht ist nach § 9, Abs. 5, dieser Beförderungbedingungen. Falls nicht anders vereinbart ist, ist die Rechnung als Zahlungsziel mit 14 Tagen ab dem Tag der Ausstellung zu erstellen.
6. Falls die berechnete Fracht nicht in der festgelegten Zeit, oder in dem ausgehandelten Zahlungsziel bezahlt ist, hat der Befrachter das recht nach dem § 369 des Handelsgesetzbuches ab dem Tag des abgelaufenen Zahlungsziel Zinsen zu berechnen.

§ 14. Versicherung

1. Der Absender kann mit dem Beförderer mit dem Beförderungsvertrag, mit dem Zusatz CIF, oder CIP (beide Klausel nach den Incoterms 2000, nach beiden Zusätzen ist das Laden, Fracht und Versicherung bis zum Empfangshafen bezahlt und unterscheiden sich voneinander nur mit dem Risiko des Übergangs, nach dem Zusatz CIF übergeht das Risiko auf den Empfänger mit dem Warenübergang über die Schiffsreling im Abgangshafen, nach dem Zusatz CIP übergeht dieses Risiko mit der Übergabe der Ware an den ersten Beförderer).

§ 15. Grosse Havarie

1. Der Absender (Inhaber der Ware) ist verpflichtet im Falle einer Grossen Havarie einen Beitrag zu bezahlen, nach § 22 Gesetz 26/64 Sb. Die Höhe des Beitrages im Falle einer grossen Havarie wird festgesetzt in des Dispache, welche durch den Beförderer erstellt wird.

DIE GEMEINSCHAFTLICHE UND ABSCHLIESSENDE VERRINBARUNGEN

§ 16. Schadensersatz

1. Falls der Beförderer verpflichtet ist einen Ersatz zu leisten, ist er verpflichtet den Wert bei dem Warenverlust zu erstatten, welches die Ware in der Zeit bei der Übernahme im Ort des Ladens hatte. Der Beförderer haftet nicht für indirekte, oder vollgende Schäden.
2. Bei einem Teilverlust der Ware ist der Befrachter verpflichtet die Differenz zwischen dem Wert der Ware in der Zeit der Übernahme durch den Beförderer und dem Wert, welche die Ware im beschädigten Zustand hatte zu begleichen.

§ 17. Aufwendung der Ansprüche für den Schadenersatz

1. Beschädigungen, oder Mängel an der Ware, inkl. des Verlustes, zeigt der Empfänger schon bei der Übernahme beim Löschen an, falls die Beschädigung sichtbar und auffindbar ist. Falls die Beschädigung nicht sichtbar, oder auffindbar ist, muss der Empfänger diese spätestens nach drei Tagen nach der Übernahme melden.
2. Als Unterlage für den Anspruch auf Schadenersatz ist ein Dokument zu schreiben, durch die Vertreter des Empfängers und des Beförderers entweder am Tag der Löschung, spätestens drei Kallendertage nach der Übernahme der Ware (Feststellungseintrag) dient. Falls der Empfänger den Anspruch auf Schadenersatz stellt, muss er den Feststellungseintrag zu dem Anspruch auf Schadenersatz zulegen. Bei einem kompletten Verlust der Ware, muss der Empfänger darum bitten einen Feststellungsantrag zu erstellen, spätestens einen Monat nach dem Ablauf der abgesprochenen Lieferfrist. Der Beförderer und der Empfänger haben das recht auf eigene Kosten, alle nötigen Fotos zu machen und zu bitten diese zu dem Feststellungseintrag zu legen. Als Bestandteil des Feststellungseintrages können jedoch nur Bilder werden, welche in dem unterschriebenen Feststellungseintrag als Anlage sind.
3. Der Beförderer (Absender, Empfänger, Inhaber der Ware, Spediteur) legt seine Ansprüche beim Beförderer bei einem Schadenersatz bei einer völligen, oder anteiligem Verlust, oder bei einer Beschädigung der Ware fest, ausser der schriftlichen Begründung der Ansprüche, legt der verlangende Beförderer (weiter nur „kompetente“) vor:
 1. Original des Ladescheins, oder der Kopie, oder das Original Konnossement
 2. Feststellungsantrag mit eventuellen Anlagen
 3. Bescheinigung über die Frachtzahlung (Wer und wann hat die Fracht bezahlt)

4. Bescheinigung über den Warenwert (Steuerdokument, oder Zolldokument), oder einen Beleg über die Höhe der Kosten, die mit der Reparatur der beschädigten Ware in Verbindung stehen, falls die Höhe der Beschädigung in dieser Zeit der Anspruchnahme schon bekannt ist.
4. Falls der Anspruch im Namen des kompetenten durch einen Vertreter erledigt wird, muss er eine Vollmacht die durch den Kompetenten erstellt wurde vorlegen, welche der Beförderer behält.
5. Falls zu diesem Antrag nicht die festgelegten Dokumente beigefügt sind, teilt der Beförderer dem Kompetentem dieses schriftlich mit, welche Dokumente noch nachgereicht werden müssen, bis diese Dokumente die in diesen Beförderungsbedingungen niedergeschrieben sind vollständig sind, muss der Beförderer diesen Antrag nicht beachten.
6. Der Beförderer teilt dem Kompetentem seine Entscheidung, über den Schadenersatz schriftlich mit, falls er den Antrag in voller Höhe erstellt, wird er ihm den verlangten Betrag bezahlen, und gibt ihm mit der Zustimmung über die Anerkennung der Kosten nur den original Ladeschein ab, oder die Kopie, oder das original Konnossement, falls er nur teilweise dem Antrag zustimmt, wird ihm die annerkannte Summe bezahlt, und er gibt alle vorgelegte Dokumente zurück, ausser der Dokumente über den Warenwert, oder die Kosten über die Reparatur, falls der Beförderer dem Kompetenten gar nicht entgegen kommt, werden alle Dokumente zurückgegeben.
7. Alle Ansprüche des Beförderers sind verjährt, wenn sie nicht spätestens ein Jahr ab dem Beförderungsvertrag Abschluss gestellt werden.

§ 18. Zurückhalte- und Pfandrecht

Der Beförderer hat ein zurückhalte- und Pfandrecht auf die Ware, auf die Beförderungsdokumente und andere Dokumente, die mit der Ware in Verbindung stehen, und auf alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag (vor allem Fracht, Liegegeld und andere Ausgaben). Dieses Recht betrifft auch Forderungen der Schuldner aus anderen(vorherigen) Beförderungsverträgen.

Anlage

LADE- und LÖSCHZEITEN (§ 7)

Für das Beladen und Löschen der Ware bei Beförderungen, die nach diesen Beförderungsbedingungen getätigt werden , gelten diese aufgeführten Lade-/Löschzeiten für 1 Schiff, oder Verband:

Grösse der Sendung (Ware)				Lade- / Löschzeit		
		Bis	125	to	0,5	Tage
Von	126	Bis	300	to	1,0	Tage
Von	301	Bis	500	to	1,5	Tage
Von	501	Bis	750	to	2,0	Tage
Von	751	Bis	1000	to	2,5	Tage
Von	1001	Bis	2000	to	3,0	Tage

Anlage

LIEGEGELD

Bei der Überschreitung der Lade-, oder Löschzeit, oder bei der Überschreitung der weiteren freien Zeit die im Hafen verbracht wurde, wird Liegegeld für jeden halben Tag bezahlt:

Tragfähigkeit des Schiffes			Gütermotorschiff			
		Bis	550	to	266	Eur
Von	551	Bis	600	to	280	Eur
Von	601	Bis	650	to	293	Eur
Von	651	Bis	750	to	321	Eur
Von	751	Bis	1050	to	398	Eur
Von	1051	Bis	1100	to	407	Eur
Von	1101	Bis	1150	to	416	Eur
Von	1151	Bis	1200	to	425	Eur

Anlage

ANTEIL DES VERLUSTES AN DEM GEWICHT FÜR DIE DER BEFÖRDERER NICHT HAFTET (§ 11)

Der Beförderer haftet nicht für den Teil des Verlustes der Ware, die (ohne Rücksicht auf die Entfernung) die Menge von 0,5 % des geladenen Gewichtes nicht überschreitet.

Diese Bedingungen gelten hauptsächlich in der Tschechischen Republik und in Orten und Staaten, wo die jeweiligen Punkte, oder Teile nicht deffiniert sind.

Mit einem Zusatz, bzw.im Beförderungsvertrag sind die einzelnen staatlichen Änderungen/Gesetze aufgeführt und haben Vorrang vor diesen Bedingungen.