



VŠEOBECNÉ OBCHODNÍ PODMÍNKY

I. ÚVODNÍ USTANOVENÍ, VYMEZENÍ ZASÍLATELSKÝCH SLUŽEB

1. Obchodní podmínky tvoří nedílnou součást zasílatelské smlouvy (nebo objednávky zasílatelských služeb) a závazným způsobem upravují vztahy vzniklé mezi zasílatelem a příkazcem při obstarávání přepravy zásilek. Uzavřením zasílatelské smlouvy (odesláním a přijetím objednávky resp. příkazu k obstarání přepravy) dochází dle souhlasné vůle smluvních stran k dohodě na znění těchto obchodních podmínek tak, jak je dále uvedeno. Příkazce se před uzavřením zasílatelské smlouvy (odesláním objednávky) plně seznámil s obsahem a zněním obchodních podmínek a bez výhrad tyto obchodní podmínky akceptuje. Služby zasílatele jsou dále poskytovány v souladu se současnými podmínkami platnými pro přepravu, manipulaci, skladování, a ustanoveními Bill of Lading/Airwaybill vydanými námořními a leteckými dopravci, Všeobecnými přepravními podmínkami Česmadu Bohemia silničními dopravci, předpisy rejdařů či přístavních společností zasílatelem najatých či kontrahovaných a předpisy upravující železniční dopravu. Smluvní vztahy se řídí Občanským zákoníkem č. 89/2012 Sb., a Všeobecnými zasílatelskými podmínkami Svazu spedice, logistiky a skladování, vše v platném znění. Cenové nabídky zasílatele podléhají potvrzení dle těchto Všeobecných obchodních podmínek.
2. Obstaráním přepravy zásilek se rozumí zejména následující činnost zasílatele:
 - a) převzetí zásilky k přepravě
 - b) obstarání přepravy zásilky z místa jejího převzetí do místa doručení
 - c) doručení zásilky určenému příjemci
3. Obstarání přepravy zásilek se děje z místa odeslání do místa určení za podmínek, dohodnutých v zasílatelské smlouvě.
4. Zasílatel obstarává služby související s přepravou, pokud objednání těchto služeb vyplývá z objednávky Příkazce u zasílatele.

II. ZASÍLATELEM VYMÍNĚNÉ VLASTNOSTI PŘEPRAVOVANÝCH ZÁSILEK

1. Zasílatel si vymíná, aby obsahem zásilek nebyly v žádném případě následující věci: zlato, stříbro, umělecké předměty, drahé kovy, bankovky, mince, živá zvířata a organismy, rostliny, zboží podléhající rychlé zkáze, mléčné výrobky, maso a masné výrobky, alkohol (s výjimkou piva a vína), tabákové výrobky, zbraně, střelivo, výbušniny, rakety, bomby, granáty a bojové dopravní prostředky. Toto zboží může být přepravováno pouze s písemným souhlasem zasílatele s uvedením druhu přepravované zásilky.
2. Nebezpečné zboží – zboží uvedené v ADR/RID/IATA-DGR nebo IMDG je příkazce povinen řádně deklarovat zasílateli podle mezinárodních konvencí. Není-li příkazcem řádně toto zboží deklarováno, je zasílatel oprávněn odmítnout zboží k přepravě, a pokud tato skutečnost bude zjištěna až v průběhu přepravy, tak může dopravce nechat zásilku na náklady Příkazce resp. dopravce zlikvidovat.
3. Příkazce je povinen sdělit zasílateli hodnotu zásilky při objednání služeb zasílatele, pokud neoznámí Příkazce hodnotu zásilky zasílateli, tak zasílatel vychází z předpokladu, že u kusové zásilky nepřesahuje hodnota zásilky 1.000,- EUR, u paletové zásilky (zásilky naložené na jedné paletě) 10.000,- EUR a u celovozové zásilky částku 100.000,- EUR. Příkazce jako



zboží znalec musí zajistit k přepravě veškerá úřední povolení a doprovodné doklady pro přepravu zásilky, pokud je toto předpisy dotčených států přepravou vyžadováno. Příkazce za úplaty si tuto službu může objednat u zasílatele. Příkazce odpovídá za splnění všech povinností odesílatelem.

4. Příkazce bere na vědomí, že jednotlivé druhy přepravy mohou mít specifické omezení pro vlastnosti zásilky, jako je hmotnost, tvar či rozměry zásilky, a zasílatel obstarává vždy přednostně požadovaný druh přepravy, dle údajů o zásilce sdělených Příkazcem, ale s ohledem na vlastnosti a charakter zásilky může zasílatel zvolit jiný druh přepravy.
5. Příkazce se zavazuje zásilku řádně zabalit nepoškozeným obalem tak, aby s ohledem na charakter zásilky:
 - a) byla zajištěna ochrana obsahu zásilky před poškozením nebo ztrátou při běžné nebo příkazcem vymíněné zvláštní manipulaci se zásilkou
 - b) obal zásilky umožňoval bezpečnou a řádnou manipulaci při přepravě zásilky
 - c) na obalu byla uvedena adresa příjemce zásilky, a pokud to povaha zásilky vyžaduje označit ji srozumitelně manipulační či výstražnou značkou pro zvláštní, příkazcem vymíněnou manipulaci se zásilkou

III. PODMÍNKY DORUČOVÁNÍ ZÁSILEK

1. Zasílatel obstará doručení zásilky do místa určení v běžné dodací době přiměřené dle vzdálenosti přepravy nebo v dohodnutém termínu se zasílatelem. Běžnou dodací dobou se rozumí doba, kdy zasílatel zpravidla doručí zásilku příjemci, a to pokud nenastanou zvláštní, nebo neočekávané situace během obstarávání přepravy zásilky.
2. Měla-li by dodací doba skončit v den pracovního volna, nebo pracovního klidu, končí ve stejné době následujícího pracovního dne.
3. Ustanovení předchozích dvou odstavců se neužije pro případy, kdy je zásilka na první pokus nedoručitelná. Nedoručitelnou zásilkou se potom rozumí taková zásilka, kterou nelze ani při vynaložení odborné péče doručit:
 - a) příjemce zásilky nebyl v době jejího doručení v určeném místě k zastížení,
 - b) příjemce zásilky odmítl písemně potvrdit její přijetí nebo poskytnout jinou součinnost nutnou k předání zásilky např. prokázání své totožnosti úředním dokladem,
 - c) příjemce zásilky se v určeném místě doručení nevyskytuje, popř. se odstěhoval.
4. Nedoručitelná zásilka bude uložena u zasílatele a příkazce sdělí pokyny zasílateli jak dále postupovat (např. opětovnému doručení zásilky nebo doručení zásilky zpět na místo náklady). Postup musí být možný v souladu s právními předpisy. Nedoručitelnost zásilky nemá vliv na sjednanou úplatu zasílatele, ale příkazce je povinen uhradit i veškeré náklady vzniklé nedoručitelností zásilky příjemci.
5. Mezinárodní přeprava zásilek podléhá režimu mezistátních dohod o přepravě zboží, které omezují náhradovou povinnost dopravce, a mohou stanovit i povinnosti odesílatelů hradit škody jiným odesílatelům (např. společná havárie). Pokud v průběhu přepravy je prováděna kontrola zásilky správními orgány, pak zákonné předpisy mohou uložit odesílateli nebo majiteli zásilky uhradit náklady spojené s kontrolou zásilky (např. nakládku, vykládku zásilky apod.). Takovéto náklady jsou vždy k tíži Příkazce.
6. Dopravce doručuje zásilky příjemci dle příslušných mezinárodních dohod a zákonných předpisů. Pokud je vydání zásilky vázáno na předložení náložního listu resp. konosamentu příjemcem, pak bez jeho předložení příjemcem není možné zásilku vydat a musí být na



náklady příkazce resp. odesílatele uskladněno dopravcem. Výše nákladů se odvíjí od ceníku dopravce, přístavu či skladu.

7. Příkazce není oprávněn započítávat jakékoli své případné pohledávky vůči pohledávce zasilatele na zaplacení odměny či pohledávce zasilatele (skladné, zdržné apod.).

IV. OBSTARÁVÁNÍ PŘEPRAVY

1. Zasiťatel obstarává přepravu za podmínek obvyklých pro daný druh přepravy.
2. Zasiťatel zajišťuje bezpečnostní doprovod zásilky pouze v případech, kdy ho Příkazce výslovně vyžaduje a poskytne zasiťateli přiměřenou zálohu na obstarání takovýchto nadstandardních služeb. Přeprava jinak probíhá za obvyklých přepravních podmínek v daném odvětví např. silniční přeprava - Všeobecné přepravní podmínky Česmadu Bohemia a Úmluva CMR (11/1975 Sb.), námořní přeprava – podmínky konosamentu, letecká přeprava – podmínky Montrealské úmluvy (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě č. 123/2003 Sb. m. s.), železniční přeprava - Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 (Bern) vč. Přípojku B zahrnujícího Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM).
3. Zasiťatel oznamuje Příkazci obstarání přepravy nejpozději v okamžik nakládky, kdy Příkazci při nakládce je oznámeno jméno dopravce. Příkazce má právo dopravce odmítnout, pokud odesílatel při kontrole dokladů dopravce u nakládky zjistil nesrovnalosti a má důvodné pochybnosti o kvalitách či existenci dopravce.

V. ODPOVĚDNOST ZASÍLATELE A PŘÍKAZCE

1. Zasiťatel odpovídá Příkazci za škodu na zásilce vzniklou při obstarávání přepravy během doby, kdy měl zasiťatel zásilku u sebe. Zasiťatel se však odpovědnosti za škodu zproští, pokud prokáže, že ji nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče obvyklé v obchodním odvětví zasiťatelských služeb nebo že porušení povinností bylo způsobeno okolnostmi, vylučujícími odpovědnost.
2. Odpovědnost zasiťatele v právní pozici dopravce je dána:
 - a) v případě samovstupu (§ 2474 Občanského zákoníku)
 - b) jako provozovatele – operátora multimodální přepravy
 - c) pokud vystaví vlastní přepravní doklad, nákladní list, v němž vystupuje jako dopravce
 - d) pokud nesdělil Příkazci nejpozději při nakládce identifikaci dopravce (není uvedena v přepravním dokladu)
 - e) po dohodě s příkazcem, kdy zasiťatel se zaváže smluvně převzít odpovědnost za provedení přepravy.

Zasiťatel nahrazuje Příkazci jen skutečnou škodou na převzaté zásilce způsobenou porušením jeho právních povinností, tedy takovou částku o jejíž výši klesla hodnota převzaté zásilky, kterou měla zásilka v době převzetí zásilky k obstarání přepravy, až do okamžiku, kdy odpovědnost za zásilku přebírá konkrétní dopravce. Náhradová povinnost zasiťatele nezahrnuje ušlý zisk a obdobné finanční škody, pokud nebyly vyčísleny ve smlouvě.

3. Zasiťatel se zproští odpovědnosti za škodu na převzaté zásilce pokud :



- a) vznik škody nemohl zabránit ani při vynaložení odborné péče obvyklé v obchodním odvětví zasílatelských služeb,
- b) škoda vznikla v důsledku porušení povinností příkazce stanovených v právních předpisech, zasílatelské smlouvě a těchto obchodních podmínkách,
- c) pokud byla škoda způsobena vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky včetně obvyklého úbytku, zvláštní povahou zásilky nebo vadným či nevhodným obalem. Příkazce resp. odesílatel odpovídá za to, že balení zásilky odpovídá druhu, charakteru zásilky a ochraně před riziky požadované přepravy.
- d) škoda nebyla příkazcem u zasílatele uplatněna v době stanovené v čl. V., odst. 3 Obchodních podmínek, anebo bez předložení řádných dokladů k reklamačnímu řízení, k němuž je zasílatel příkazcem pověřen a které vede jeho jménem a na jeho účet
- e) škoda vznikla během manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce
- f) je zboží přirozené povahy, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě anebo poškození, zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysýcháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců
- g) se prokáže, že škodu zavinila třetí osoba nebo dopravce odlišný od zasílatele.

Okolnost vylučující odpovědnost je dána vždy, pokud škoda vznikla v důsledku či přímo vyšší mocí, zejména ze či v důsledku stávek, blokad, požáru, záplav, povodní, dopravních poruch, poruch dodávek energie a surovin, mimořádných stavů a přírodních jevů, jakož i poruchami provozu, za něž Zasílatel neodpovídá.

4. Pokud zasílatel řádně sjednal přepravní lhůtu, tak za její překročení nese odpovědnost dopravce. Odpovědnost dopravce v případě překročení sjednané dodací lhůty, kdy příkazce prokáže, že škoda vznikla z tohoto důvodu, je v případě mezinárodní silniční přepravy omezena náhradová povinnost dopravce dle Úmluvy CMR č. 11/1975 Sb. jen do výše přepravného. V případě mezinárodní letecké přepravy omezena náhradová povinnost dopravce dle Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě č. 123/2003 Sb. m.s., tj. jen do výše hodnoty zásilky. U námořní přepravy nejsou námořním dopravcem přepravní lhůty garantovány a nelze je považovat za právně závazné; to platí i ve vztahu k zasílateli a tedy příkazce souhlasí, že zasílatel není odpovědný za škody vzniklé z důvodu nedodržení předpokládaných dodacích lhůt dopravcem při námořní přepravě zboží. Sjednání pevné dodací lhůty je v námořních přepravách výslovně vyloučeno a je-li přesto uvedeno ve smlouvě o přepravě, hledí se na něj, jako na ujednání neplatné, resp. nezávazné.
5. Příkazce bere na vědomí, že jednotlivé přepravní řády dopravců, dotčené národní předpisy konkrétního přepravce a dále mezinárodní smlouvy týkající se dotčeného druhu dopravy mohou omezit odpovědnost dopravců za zásilky, a je srozuměn s tím, že v rozsahu těchto omezení odpovědnosti není oprávněn požadovat po dopravci ani po zasílateli náhradu škody či jiné újmy.
6. Příkazce je povinen sdělit Zasílateli všechny jemu známé údaje pro obstarávání přepravy a odpovídá zasílateli za správnost údajů a pokynů k obstarávání přepravy. Příkazce je povinen poskytnout zasílateli řádnou a včasnou součinnost, zejména dodat potřebné doklady, instrukce, jistotu úhrady nákladů spojených s přepravou, o kterou Zasílatel Příkazce požádá při obstarávání nebo provádění přepravy.



7. Zasílatel obstará svým jménem na účet Příkazce přepravu zásilky a Příkazce ručí dopravci resp. zasílateli za plnění povinností stanovených zákonnými předpisy neb konosamentem pro odesílatele.

VI. REKLAMAČNÍ ŘÍZENÍ, LHŮTY

1. Příkazce je povinen zajistit sepsání zápisu o škodě na zásilce ihned při převzetí zásilky příjemcem od dopravce pro případ, že doručovaná zásilka je zjevně a na první pohled zjištělně poškozena. Za poškození se rovněž považuje neúplnost zásilky, nebo její jiné zjevné porušení. Zasílateli musí být dána následně možnost osobně se přesvědčit o rozsahu škody a další manipulace s poškozenou zásilkou musí být provedena v souladu s pokyny zasílatele. Příkazce musí umožnit zasílateli nebo dopravci kontrolu tvrzeného poškození zásilky, a to i třetí osobou (např.škodním komisařem, soudním znalcem).
2. Zasílatel neodpovídá za jednání a opomenutí dopravce a případné nároky Příkazce vůči dopravci uplatňuje zasílatel vlastním jménem a na účet příkazce. Při uplatňování těchto nároků vůči dopravci je příkazce zavázán k součinnosti, zejména k poskytování dokladů, týkajících se zásilky, její hodnoty apod. jako podkladu pro uplatňování nároků proti dopravci.
3. Zasílatel uplatňuje po dopravci nároky na náhradu škody svým jménem na účet příkazce v souladu s mezinárodními dohodami platnými pro daný druh přepravy. U námořní přepravy platí pro náhradovou povinnost Haag – Visby pravidla přijatá v roce 1971 a novelizovaná v roce 1981 a v roce 1995, pokud konosament neodkazuje v otázce náhradové povinnosti dopravce na Hamburská pravidla z roku 1978. U mezinárodní železniční dopravy platí pro náhradovou povinnost Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 (Bern) vč. Přípojku B zahrnujícího Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM).
4. Pokud poškození zásilky nebylo zjištěno postupem dle bodu 1., jsou lhůty pro písemné oznámení a uplatnění škody a max. výše náhrady škody v jednotlivých dopravních odvětvích podle mezinárodních přepravních úmluv následující:

Platná ustanovení odpovědnosti	Reklamační doba – škody zjevně neznatelné při příjmu	Časový limit pro uplatnění / právní jednání	Omezení odpovědnosti
1. Námořní přeprava Ustanovení Haag – Visby pravidla	3 dny	1 rok	666,7 SDR za jednotku nebo 2 SDR za kg
Hamburská pravidla	15 dnů	2 roky	835 SDR za jednotku nebo 2 SDR za kg



2. Letecká přeprava Montrealská úmluva	14 dnů (při zpoždění 21 dnů)	2 roky	22 SDR za kilogram
3. Pozemní silniční nákladní přeprava CMR – mezinárodní přeprava	7 dnů (při zpoždění 21 dnů)	1 rok	8,33 SDR za kilogram
4. Pozemní silniční nákladní přeprava – Národní přeprava §9a zák.č.111/1994 Sb.	7 dnů (při zpoždění 21 dnů)	1 rok ve smyslu § 630, odst. 1 zák. č. 89/2012 Sb. a § 9a zákona č.111/1994 Sb	8,33 SDR za kilogram
5. Železniční přeprava CIM - Přípojek B k Úmluvě COTIF	7 dní od převzetí zboží (čl. 47 odst. 2, písm. b)	1 – 2 roky podle povahy nároků (Čl. 47 – 48)	odškodnění činí nejvýš 17 SDR za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti (další limity blíže Čl. 30 – 41)

- Lhůta dle Mez. úmluvy CMR (viz tabulka výše) počíná běžet dnem předání zboží a nezapočítávají se do ní neděle a státem uznané svátky.
- Nevyplývá-li ze shora uvedeného kratší lhůta, potom je Příkazce povinen uplatnit právo na náhradu škody vzniklé z obstaraných přeprav nejpozději do 6 měsíců od předání zásilky příjemci.
- Při uplatnění práva náhrady škody u zasílatele je příkazce povinen (v uvedených lhůtách a v rámci podmínek mezinárodních přepravních úmluv) jednoznačným způsobem, který nevzbuzuje pochybnosti, doložit věrohodnými písemnými důkazy rozsah způsobené škody.
- Nejsou-li aplikovatelná jiná omezení odpovědnosti, Zasílatel v rámci zajištění železniční přepravy odpovídá pouze za škodu maximálně ve výši USD 1,88 za každý poškozený kilogram zásilky a současně v maximálním limitu USD 47 115 na jeden kontejner.
- Nenahrazuje se ušlý zisk ani nepřímá či následná škoda.

VII. POJIŠTĚNÍ ZÁSILEK

- Zasílatel prohlašuje, že má v souladu s platnými předpisy České republiky všechna nezbytná povolení, koncese a platné pojištění své odpovědnosti za škodu vzniklou v souvislosti s výkonem své činnosti v postavení zasílatele, popř. dopravce (podle platné Úmluvy CMR) a případná další povolení, která ho opravňují k provozování činnosti dle této smlouvy.



Doklady osvědčující tyto skutečnosti je zasílatel povinen předložit příkazci k nahlédnutí na jeho žádost.

2. Zasílatel je povinen obstarat pojištění zásilky po plánovanou dobu přepravy (tzv. cargo pojištění) jen na základě písemného pokynu příkazce a na jeho náklady. Pokyn příkazce musí stanovit pojistnou hodnotu zboží, druh zboží, pojistná rizika a dobu na níž má být pojištění zboží zajištěno. Pouhý údaj o ceně zboží a dodací podmínce nelze považovat za příkaz k obstarání pojištění.
3. Sazby cargo pojištění pro jednotlivé typy přeprav jsou odvislé od druhu zboží a jednotlivých teritorií.
4. Připojištění zásilek (cargo pojištění) se nevztahuje na vadný obal zboží, terminované přepravy, zpronevěru, falešné příjemce, válečná a politická rizika a případně na další výluky stanovené v pojistné smlouvě sjednané v rámci jednotlivého připojištění zásilky.

VIII. SANKČNÍ REŽIM / EMBARGO

1. Zasílatel si vyhrazuje právo na základě vlastního rozhodnutí částečně nebo úplně zrušit poskytované služby dle Zásílatelské smlouvy, a to kdykoliv, bez předchozího upozornění a jakékoliv odpovědnosti vůči příkazci či jiným oprávněným osobám, v případě zjištění, že poskytované zásílatelské služby nebo její části jsou zakázány příslušnými zákony a předpisy, a to zejména předpisy Evropské unie nebo národními zákony, včetně zákonů nebo jiných právně závazných předpisů o boji proti terorismu a o embargu.
2. Zasílatel si dále vyhrazuje právo neposkytnout jakékoliv plnění v takovém rozsahu, v jakém by takové plnění nebo platba mohly vystavit zasilatele mezinárodní sankci, omezení nebo restrikcí, které byly vyhlášeny resolucí OSN, nebo dány obchodními nebo ekonomickými sankcemi, právními předpisy nebo regulativy Evropské unie či právní úpravou jednotlivých států.

IX. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

1. Vztahy mezi příkazcem a zasilatelem neupravené v těchto Obchodních podmínkách a v ustanoveních zásílatelské smlouvy se řídí příslušnými ustanoveními mezinárodních a českých právních předpisů. Pokud není stanoveno ve smlouvě nebo v těchto podmínkách jinak, tak se smluvní vztah mezi zasilatelem a příkazcem se řídí i Všeobecnými zásílatelskými podmínkami Svazu spedice logistiky a skladování.
2. V případě sporu se smluvní strany pokusí jednat ve vzájemné shodě. Jestliže během takového jednání nebude dohody dosaženo, bude spor postoupen k vyřešení místně příslušnému soudu, popř. po vzájemné dohodě Rozhodčímu soudu při Hospodářské a Agrární komoře ČR.

V Praze dne 20.01.2023

GENERAL BUSINESS TERMS AND CONDITIONS

I. INTRODUCTORY PROVISIONS, DEFINITION OF FORWARDING SERVICES

1. These Business terms and conditions constitute an integral part of the forwarding contract (or order of forwarding services) and regulate the relations between the Forwarder and the Client in terms of provision of transportation of consignments in a binding manner. Conclusion of a forwarding contract (sending and receipt of an order or instruction to provide transportation) shall lead, in accordance with the consenting will of the contracting parties, to agreement on the wording of these Business terms and conditions as specified hereinafter. Before conclusion of a forwarding contract (sending an order), the Client shall have fully familiarised himself with the content and wording of the Business terms and conditions and accepts these Business terms and conditions without reservation. The services of the Forwarder are also provided in compliance with the current terms and conditions which are valid for transportation, handling, storage, and the provisions of the bill of lading/airwaybill issued by sea and air carriers, the General conditions of carriage of Česmad Bohemia road carriers, the regulations of shipowners or port companies hired or contracted by the Forwarder, and the regulations of rail transport. Contractual relations shall be governed by the Civil Code no. 89/2012 Coll., and the General Conditions of Freight Forwarding of the Association of Forwarding and Logistics of the Czech Republic, all as amended. Pricing offers of the Forwarder are subject to confirmation in accordance with these General business terms and conditions.
2. Provision of transportation of consignments shall in particular be understood to mean the following activity on the part of the Forwarder:
 - a) acceptance of the consignment for transportation
 - b) provision of transportation of the consignment from the place of its acceptance to the delivery location
 - c) delivery of the consignment to the designated recipient
3. Provision of transportation of consignments shall take place from the place of dispatch to the delivery location subject to the conditions agreed in the forwarding contract.
4. The Forwarder shall provide services relating to transportation if ordering of these services is evident from the Client's order placed with the Forwarder.

II. PROPERTIES OF TRANSPORTED CONSIGNMENTS STIPULATED BY THE FORWARDER

1. The Forwarder stipulates that the following items must not under any circumstances constitute the content of consignments:
gold, silver, works of art, precious metals, banknotes, coins, live animals and organisms, plants, perishable goods, dairy products, meat and meat products, alcohol (with the exception of beer and wine), tobacco products, weapons, ammunition, explosives, rockets, bombs, grenades and military means of transport. These goods may only be transported with the written consent of the Forwarder with specification of the type of consignment being transported.



2. The Client shall be obliged to declare hazardous goods – goods specified in ADR/RID/IATA-DGR or IMDG to the Forwarder in accordance with the international conventions. If these goods are not duly declared by the Client, the Forwarder shall be entitled to refuse to accept goods for transportation, and if this fact is only discovered during the course of transportation, the carrier may have the consignment destroyed at the cost of the Client or the carrier.
3. The Client is obliged to inform the Forwarder of the value of the consignment when ordering the Forwarder's services. If the Client fails to inform the Forwarder of the value of the consignment, the Forwarder shall then assume that the value of individual consignments does not exceed EUR 1,000.00, that the value of pallet consignments (consignments loaded onto one pallet) does not exceed EUR 10,000.00 and that the value of full truck load consignments does not exceed the value of EUR 100,000.00. The Client, in his capacity as a party knowledgeable about the goods, must ensure all official permits and accompanying documents for transportation of the consignment, if these are required by the regulations of the countries concerned for transportation. The Client may order this service from the Forwarder subject to a fee. The Client shall be liable for meeting of all obligations of the consignor.
4. The Client acknowledges that individual types of transportation may have specific restrictions for the properties of the consignment, such as its weight, shape or the dimensions of the consignment, and the Forwarder shall always in preference provide the required type of transportation according to the details about the consignment communicated by the Client, but the Forwarder may choose a different type of transportation with a view to the properties and nature of the consignment.
5. The Client undertakes to duly pack the consignment in undamaged packaging in such a way as to ensure, with a view to the nature of the consignment:
 - a) that protection is ensured for the content of the consignment against damage or loss during regular handling of the consignment or special handling of the consignment stipulated by the Client
 - b) that the packaging of the consignment allows for safe and due handling during transportation of the consignment
 - c) that the recipient's address is stated on the packaging of the consignment, and if the nature of the consignment so requires, to legibly label it with a handling or warning label for special handling of the consignment stipulated by the Client

III. CONDITIONS FOR DELIVERY OF CONSIGNMENTS

1. The Forwarder shall provide delivery of the consignment to the delivery location within a regular delivery term appropriate to the transportation distance or by the deadline agreed with the Forwarder. Regular delivery term shall be understood to mean the period when the Forwarder usually delivers the consignment to the recipient, this being if no special or unexpected situation arises during provision of transportation of the consignment.
2. If the last day of the delivery term were to fall on a holiday or non-working day, it shall end at the same time on the following working day.
3. The provisions of the previous two paragraphs shall not be used for cases when the consignment cannot be delivered at the first attempt. An undeliverable consignment shall



then be understood to mean a consignment which cannot be delivered despite exercising of due professional care:

- a) the recipient of the consignment could not be reached at the time of its delivery in the designated location
 - b) the recipient of the consignment refused to confirm its receipt in writing, or otherwise refused to render the kind of assistance required for handover of the consignment, such as proving their identity by presenting official ID,
 - c) the recipient of the consignment is not to be found at the designated location or has moved.
4. The undeliverable consignment shall be stored by the Forwarder and the Client shall instruct the Forwarder how to proceed (e.g. repeat delivery of the consignment or delivery of the consignment back to the loading location). Procedure must be possible in compliance with the legislation. If a consignment is undeliverable, this shall have no effect on the agreed consideration for the Forwarder, but the Client shall also be obliged to provide reimbursement of all costs incurred due to it being impossible to deliver the consignment to the recipient.
5. International transportation of consignments is subject to the regime of international conventions on transportation of goods which limit the obligation of the carrier to provide compensation, and which may also determine the obligation of consignors to provide compensation for damage to other consignors (e.g. a joint accident). If a check is made on the consignment by administrative authorities during the course of transportation, the legislation may then impose the obligation on the consignor or owner of the consignment to settle costs relating to inspection of the consignment (e.g. loading, unloading of the consignment etc.). Such costs shall always be borne by the Client.
6. The carrier shall deliver consignments to recipients in accordance with the respective international conventions and legislation. If handover of a consignment is subject to presentation of a consignment note or bill of lading by the recipient, then it shall not be possible to issue the consignment without this being presented by the recipient and it must be stored by the carrier at the cost of the Client or the consignor. The level of costs shall depend on the price list of the carrier, the port or the warehouse.
7. The Client is not entitled to set off any of his receivables against the Forwarder's claim for payment of the forwarding fee or other receivables of the Forwarder (storage fees, holdbacks, etc.).

IV. PROVISION OF TRANSPORTATION

1. The Forwarder shall provide transportation subject to conditions usual for the given type of transportation.
2. The Forwarder shall only ensure the safety of consignments in cases when the Client explicitly so requests and when the Client provides the Forwarder a reasonable deposit for provision of such exclusive services. Transportation shall otherwise take place subject to usual transportation conditions in the given field, e.g. road transportation in accordance with the General conditions of carriage of Česmad Bohemia and the CMR convention



(11/1975 Coll.); sea transportation – conditions of the bill of lading; air transportation – terms of the Montreal Convention (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air; No. 123/2003 in the Collection of International Treaties); rail transportation – the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 (Bern), including Appendix B which contains the Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM).

3. The Forwarder shall notify the Client of provision of transportation no later than the moment of loading, when the Client is notified during loading of the name of the carrier. The Client shall be entitled to reject a carrier if the consignor ascertained any discrepancies during inspection of the carrier's documents during loading and has any justified doubts as to the quality and existence of the carrier.

V. LIABILITY OF THE FORWARDER AND THE CLIENT

1. The Forwarder shall be liable to the Client for damage to the consignment in connection with the forwarding transaction which arises during the time during which the Forwarder is in physical possession of the consignment. The Forwarder shall however be released from liability for damage if he can prove that he was unable to avert this whilst exercising the level of due professional care which is customary in the forwarding services industry or that the breach of obligation was caused by circumstances precluding liability.
2. Liability of the Forwarder in his legal standing as the carrier is given:
 - e) in the event of the Forwarder acting as the carrier (Section 2474 Civil Code)
 - f) as the operator - operator of multi-modal transportation
 - g) if he issues his own carriage document, bill of lading in which he acts as the carrier
 - h) if he has not communicated the identity of the carrier to the Client during loading (not specified on the carriage document)
 - e) subject to agreement with the Client, when the Forwarder undertakes to contractually assume liability for performance of transportation.

The Forwarder shall strictly provide the Client with compensation for actual damage caused to the accepted consignment in consequence of a breach of Forwarder's legal obligations, i.e. only the amount by which the value of the accepted consignment decreased between the moment of acceptance of the consignment for provision of transportation and the moment in which the specific carrier assumes liability for the consignment. The Forwarder's obligation to provide compensation does not include loss of profit and similar financial damages, unless specified in the contract.

3. The Forwarder shall be released from liability for damage to the accepted consignment if:
 - a) he was unable to prevent the creation of damage even through exercising of due professional care usual in the commercial field of forwarding services
 - b) the damage was created as a result of breach of obligation on the part of the Client determined in the legislation, the forwarding contract and these Business terms and conditions
 - c) if damage was caused by a defect or the natural character of the content of the consignment, including natural shrinkage, by the special nature of the consignment, or due to defective or unsuitable packaging. The Client or the consignor shall be liable for the packaging of the consignment corresponding to the type, character of the consignment and protection against risks of the requested transportation.



- d) the damage was not claimed for with the Forwarder by the Client within the deadline specified in art. V., para. 3 of the Business terms and conditions, or without presentation of due documents for the claims proceedings, which the Forwarder is authorised by the Client to manage and which he manages on behalf and on account of the Client
- e) the damage was created during handling, loading, storage or unloading of the consignment by the consignor, the recipient or parties acting on behalf of the consignor or the recipient
- f) the goods are of a natural character, which are subject to complete or partial loss or damage, in particular due to breakage, rust, internal spoilage, drying out, leakage, normal wastage or the effects of insects or rodents
- g) the damage is shown to have occurred for fault of a third party, or of the carrier (if different from the Forwarder).

Circumstances which exclude liability are always deemed present if the damage was caused as a consequence of (or directly by) force majeure, i.e., in particular, due to or as a consequence of strikes, blockades, fire, deluges, flooding, traffic breakdowns, interrupted supplies of energy or input materials, states of emergency, acts of nature beyond control, or operational failures outside the Forwarder's sphere of responsibility.

- 4. If the Forwarder duly arranged a transportation deadline, the carrier shall be liable for it being exceeded. Liability on the part of the carrier in the event of the arranged delivery term being exceeded, when the Client proves that the damage arose due to this fact, is limited in the case international road transportation to the obligation of the carrier to provide compensation in accordance with the CMR convention no. 11/1975 Coll. i.e., only to the level of the carriage charge. In the case of international air transportation, the obligation of the carrier to provide compensation shall be limited in accordance with the Convention on Unification of Certain Rules for International Carriage by Air no. 123/2003 Coll. international conventions, i.e. only up to the level of the value of the consignment. In the case of sea transportation, transportation deadlines are not guaranteed by the sea carrier and cannot be regarded as legally binding; this holds true also with respect to the Forwarder, i.e., the Client hereby agrees that the Forwarder is not liable for damage caused as a consequence of the sea carrier's failure to observe the projected delivery dates. Any agreement of fixed delivery deadlines in sea transportation is expressly ruled out; to the extent that such a clause is nonetheless contained in the shipping agreement, it shall be considered void or, as it were, non-binding.
- 5. The Client takes due note of the fact that carriers' individual terms of transport, relevant domestic legislation at the place of establishment of a specific carrier, and international treaties concerning the relevant category of transportation may all contain limitations of carriers' liability for consignments; the Client acknowledges and agrees that, to the extent of such limitations, the Client has no claim toward the carrier or the Forwarder for compensation of damages or other harm.
- 6. The Client shall be obliged to inform the Forwarder of all information known to him for provision of transportation and shall be liable to the Forwarder for the accuracy of the details and instructions for provision of transportation. The Client shall be obliged to provide the Forwarder due and timely cooperation, in particular to provide the required documents, instructions, assurance of settlement of costs relating to transportation,



which the Forwarder shall ask the Client for during provision or performance of transportation.

7. The Forwarder shall provide transportation of the consignment on his own behalf on account of the Client and the Client shall be held liable to the carrier or the Forwarder for meeting of the obligations determined by the legislation or bill of lading for the consignor.

VI. CLAIMS PROCEEDINGS, DEADLINES

1. The Client shall be obliged to ensure drawing up of a record of damage to the consignment immediately on receipt of the consignment by the recipient from the carrier if the delivered consignment is obviously damaged and this is ascertainable at first glance. Incompleteness of the consignment or other obvious flaws shall also be regarded as damage. The Forwarder must subsequently be given the opportunity to satisfy himself in person of the scope of the damage and further handling of the damaged consignment must be performed in line with the instructions of the Forwarder. The Client must allow the Forwarder or the carrier to check the damage to the consignment which is being claimed, this also being by a third party (e.g. by a claims officer or expert witness).
2. The Forwarder shall not be liable for the actions and negligence of the carrier and any possible claims of the Client towards the carrier shall be made by the Forwarder on his own behalf and on account of the Client. Whilst exercising these claims towards the carrier, the Client shall be obliged to provide cooperation, in particular to provide documents relating to the consignment and its value etc. as a basis for making claims against the carrier.
3. The Forwarder shall make claims against the carrier for compensation for damage on his own behalf on account of the Client in accordance with the international conventions valid for the given type of transportation. In the case of sea transportation, the Haag – Visby rules adopted in 1971 and amended in 1981 and in 1995 shall apply for the obligation to provide compensation, unless the bill of lading refers to the Hamburg rules of 1978 in the matter of obligation to provide compensation. As for international rail transport, the duty of compensation is governed by the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 (Bern), including Appendix B which contains the Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM).
4. If damage to the consignment was not ascertained in the manner specified in point 1., deadlines for written notification of and claiming for damage and the maximum level of compensation for damage in individual fields of transportation shall be as follows in accordance with the international transportation conventions:

Valid provisions on liability	Claim period – damage which was not obviously ascertainable on receipt	Time limit for bringing a claim / initiating legal action	Limitation of liability
-------------------------------	--	---	-------------------------



1. Sea transportation Provisions of the Haag – Visby rules	3 days	1 year	666.7 SDR per unit or 2 SDR per kg
Hamburg rules	15 days	2 years	835 SDR per unit or 2 SDR per kg
2. Air transportation Montreal Convention	14 days (21 days in the event of delay)	2 years	22 SDR per kilogram
3. Road freight transportation CMR – international transportation	7 days (21 days in the event of delay)	1 year	8.33 SDR per kilogram
4. Road freight transportation National transportation Sec. 9a Act No. 111/1994 Coll.	7 days (21 days in the event of delay)	1 year within the meaning of Sec. 630 (1) of Act No. 89/2012 Coll. and Sec. 9a of Act No. 111/1994 Coll.	8.33 SDR per kilogram
5. Rail transportation CIM - Appendix B to COTIF	7 days from the acceptance of goods (Art. 47 (2) (b))	1 - 2 years, depending on the nature of the claims brought (Art. 47 - 48)	Compensation is capped at 17 SDR per missing kilogram of gross weight (for additional limits, see also Art. 30 - 41)

5. Deadlines pursuant to the international CMR convention (see table above) start on the date of handover of goods and Sundays and nationally recognised holidays are not counted in them.
6. Unless a shorter time period follows from the above, the Forwarder is obliged to exercise the right to compensation for damage created from transportation jobs provided within 6 months of handover of the consignment to the recipient.
7. Whilst exercising the right to compensation for damage with the Forwarder, the Client shall be obliged (within the time periods set out herein, and subject to the terms of international transport conventions) to prove the scope of damage caused in a clear manner which does not give rise to any doubts by means of credible written evidence.



8. Subject to the applicability of other, additional limitations of liability, the Forwarder shall be liable for damage, when arranging for the transportation of consignments via rail transportation, only up to USD 1.88 per each damaged kilogram of the given consignment; at the same time, an overall maximum of USD 47,115 per one container applies.
9. No compensation will be provided for lost profit, or indirect or consequential damage.

VII. INSURANCE OF CONSIGNMENTS

1. The Forwarder declares that in accordance with the valid legislation of the Czech Republic, he has all necessary permits, licences and valid insurance for his liability for damage caused in relation to performance of his activity in his capacity as a forwarder or carrier (in accordance with the valid CMR Convention) and any other permits which may be required entitling him to operate activities in accordance with this contract. The Forwarder shall be obliged to provide documents certifying these facts to the Client for viewing at his request.
2. The Forwarder shall only be obliged to provide insurance of the consignment for the planned duration of transportation (so-called cargo insurance) on the basis of written instruction to do so by the Client and at his cost. Instruction by the Client must determine the insured value of the goods, the type of goods, insured risks and period over which insurance for the goods should be ensured. Mere details about the price of the goods and delivery condition cannot be regarded as instruction to provide insurance.
3. Cargo insurance rates for individual types of transportation are dependent on the type of goods and individual territories.
4. Additional insurance of consignments (cargo insurance) does not relate to defective packaging of goods, just in time transportation, fraud, a false recipient, risk of war and political risk and any other possible exclusions determined in the insurance contract that was made for additional insurance in the individual case.

VIII. SANCTIONS / EMBARGOES

1. The Forwarder reserves the right to cancel, fully or in part and at his sole discretion, the provision of services under the forwarding contract, and to do so at any time and without prior notice and without incurring any liability vis-a-vis the Client or other entitled parties, if the provided forwarding services (or a part thereof) are found to be prohibited under the applicable laws and regulations, i.e., in particular, EU law or domestic law, including laws and other legally binding rules on combating terrorism and on embargoes.
2. Further, the Forwarder reserves the right not to provide performances to the extent to which such performances, or the payment for them, could expose the Forwarder to international sanctions, constraints, or restrictions that have been declared in the form of UN resolutions or that follow from trade or economic sanctions, legislation, or regulative measures laid down by the European Union or in the laws of individual countries.

IX. FINAL PROVISIONS

1. Relations between the Client and the Forwarder not regulated for in these Business terms and conditions and in the provisions of the forwarding contract shall be governed by the



respective provisions of the international and Czech legislation. Unless determined otherwise in the contract or these terms and conditions, the contractual relationship between the Forwarder and the Client shall be governed by the General Conditions of Freight Forwarding of Forwarding and Logistics of the Czech Republic.

2. In the event of any dispute, the contracting parties shall attempt to reach mutual agreement. If no such agreement is reached over the course of such negotiations, the dispute shall be passed on for resolution to the court with local jurisdiction or, subject to mutual agreement, to the Arbitration Court Attached to the Economic Chamber of the Czech Republic and the Agricultural Chamber of the Czech Republic.

In Prague, on 20 January 2023

