

**BEVRACHTINGS
VOORWAARDEN
1991**

**NEDERLANDSCHE UITGEVERSMIJ B.V
NUMIJ-LEIDEN**

Voorwoord bij de Bevrachtingsvoorwaarden 1991

De invoering van boek 8 BW op 1 april 1991 maakte het noodzakelijk dat de Bevrachtingsvoorwaarden 1981 werden aangepast. Deze aanpassing was vooral noodzakelijk omdat de bepalingen in boek 8 BW met betrekking tot omvang der aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade en verlies van ten vervoer ontvangen zaken van dwingend rechtelijke aard zijn.

Deze bepalingen uit boek 8 BW zijn, in aangepaste terminologie, in zijn geheel overgenomen. Voorts moesten in een aantal artikelen verwijzingen naar het Wetboek van Koophandel worden vervangen door overeenkomstige verwijzingen naar artikelen in boek 8 BW.

De uitgesproken wens van depositanten om uitsluitend te willen werken met voorwaarden die – juridisch gezien – in alle opzichten de toets der kritiek kunnen doorstaan, heeft er toe geleid dat vooralsnog is afgezien van het aanbrengen van wijzigingen van materiële aard. Zeker na een aanpassing van de Bevrachtingsvoorwaarden 1981 per 1 januari 1987 ontbrak hiervoor de strikte noodzaak. Uiteraard zijn wel opgenomen dié wijzigingen waarover reeds na het verschijnen van de 2e druk van de Bevrachtingsvoorwaarden 1981 overeenstemming was bereikt.

Dit betreft met name het opnemen van het beding "eventueel op zondag laden" in art. 36, lid 7 en het geheel nieuwe hoofdstuk VIII "Varen en/of Liggen", alsmede het doen vervallen van het artikel over de Geschillencommissie

Het hoofdstuk IX Geschillen is uitgebreid met een artikel over "Bevoegde Rechter" en "Toepasselijk Recht".

Alhoewel deze Bevrachtingsvoorwaarden eerst in 1992 konden worden gedeponereerd heten ze "Bevrachtingsvoorwaarden 1991", waardoor het verband tussen deze voorwaarden en de invoering van boek 8 BW in 1991 tot uitdrukking wordt gebracht.

Amsterdam/Rotterdam, maart 1992

ISBN 90 6110 116 6

© 1992 Nederlandsche Uitgeversmij B.V. NUMIJ-LEIDEN

Aalmarkt 11, Postbus 4, 2300 AA Leiden

Tel. 071 - 14 37 47, Fax 071 - 13 36 29

INHOUD

HOOFDSTUK I - ALGEMENE BEPALINGEN

artikel

1	Verhouding tot wettelijke bepalingen.....	9
2	Gebruik	9
3	Begrippen.....	9
4	Zondag bij termijn van 24 uur	10
5	Mededelingen en exploiten	10
6	Provisie tussenpersoon	11

HOOFDSTUK II - REISBEVRACHTING

§ 1. - Schip ter beschikking stellen

7	Bijzondere eisen	11
8	Ongeschikt schip.....	12
9	Buitenlandse versluiting	12
10	Deklast en bovenlast.....	13

§ 2. - Lading leveren

11	Te laden hoeveelheid	13
12	Uitblijven der lading.....	13
13	Diverse en bijzondere zaken	13
14	Gevaarlijke zaken	14

§ 3. - Laad- en losplek

15	Aanwijzing laad- en losplek	14
16	Kosten laad- en losplek.....	14
17	Beschikbaar zijn van laad- en losplek	15
18	Meer laad- en losplekken en/of verhalen.....	15

§ 4. - Laden en lossen: de werkzaamheden

19	Verdeling der werkzaamheden	15
20	Stuwen en lossen der lading	16
21	Afscheidingsmiddelen	16
22	Stuwplan.....	16
23	Afdekken van luiken	17
24	Hijstuig.....	17
25	Herstuwen	17
26	Opnieuw laden of lossen	17
27	Ijkopname	17
28	Geschil omtrent geladen of geloste hoeveelheid.....	18
29	Opslag in schip	18
30	Ontvangstbewijzen naar gelang der aflevering	18

§ 5. - Laad- en lostijd, overliggeld

artikel	
31	Melding en voormelding ..... .19
32	Aanvang laad- en lostijd ..... .20
33	Waarschuwing tot laden en lossen en zenden van een sleepboot .21
34	Tabel van laad- en lostijden ..... .21
35	Overliggeld..... .23
36	Werktijd ..... .24
37	Einde laad- en lostijd..... .25
38	Schorsing laad- en lostijd en overliggeld..... .25
39	Ontbinding van de overeenkomst ..... .25
40	Verhinderend te varen..... .26
41	Laad- en lostijd bij meer afladers of ontvangers..... .26
42	Berekening laad-, los- en overligtijd bij schorsing ..... .27
43	Lostijd bij lichten ..... .27
44	Op beurt laden en lossen ..... .28

§ 6. - Vervoerdocumenten

45	Afgifte vervoerdocumenten ..... .28
46	Overeenstemming cognossement en charter..... .29

§ 7. - De Reis

47	Extra-verzekering ..... .30
48	Order voor bestemming ..... .30
49	Varen naar tussengelegen plaatsen ..... .30
50	Lichten tijdens de reis ..... .30
51	Douaneformaliteiten..... .31
52	Schade gedurende de reis..... .32

§ 8. - Vrij slepen

53	Sleepkosten ..... .32
54	Aanvang slepen ..... .32
55	Verwisseling sleepboot ..... .32
56	Oponthoud..... .33
57	Sleepcondities ..... .33
58	Extra-boot..... .33
59	Samenstelling sleep..... .33

§ 9. - Vracht en bijkomende vorderingen

60	Voorschot op de vracht ..... .34
61	Tijdstip betaling vrachtvoorschot..... .34
62	Vracht overeenkomstig documenten..... .34
63	Berekening van de vracht..... .34

artikel	
64	Vracht per 1000 kg..... .35
65	Oponthoud tijdens de reis ..... .35
66	Vracht of vergoeding naar billijkheid ..... .36
67	Zekerheidstelling..... .36
68	Rembours ..... .36
69	Overwinteringskosten ..... .36
70	Averij-grosse..... .37

§ 10. - Omvang der aansprakelijkheid voor schade en verlies

71	Hoofdverplichting van de schipper ..... .37
72	Vertraging ..... .37
73	"Vervoerdersovernacht" ..... .38
74	Bevrijdende omstandigheden ..... .38
75	Gevoelige zaken, levende dieren en zaken in containers ..... .38
76	Wettelijke aansprakelijkheidsontheffing voor navigatiefouten .39
77	Berekening schadevergoeding ..... .39
78	Aansprakelijkheidsbeperking..... .40
79	Aansprakelijkheidsbeperking bij opzet en "grove schuld" van ondergeschikten en hulppersonen ..... .40
80	Begin en einde van aansprakelijkheid..... .40
81	Aansprakelijkheid niet-contractanten ..... .40
82	Vrijwaring ..... .41

§ 11. - Aansprakelijkheid en bewijs

83	Stukstal..... .41
84	Verklaring van derden..... .41
85	Verschil bij ijkopnamen ..... .41

HOOFDSTUK III - RUIMTEBEVRACHTING

8642
----	-----------

HOOFDSTUK IV - TIJDBEVRACHTING

8742
----	-----------

HOOFDSTUK V - VLETTEN

8843
----	-----------

HOOFDSTUK VI - LIGGEN

89	Ligovereenkomst..... .44
90	Ligcognossement ..... .44
91	Aanvang der overeenkomst ..... .44

artikel		
92	Orders bevrachters opvolgen .....	.44
93	Onkosten bij liggen .....	.45
94	Beëindiging door schipper .....	.45
95	Beëindiging door bevrachter .....	.45
96	Kennisgeving tijdstip lossing .....	.45
97	Voorschot op en betaling van liggeld .....	.46
HOOFDSTUK VII - LIGGEN EN/OF VAREN		
98	Begrip overeenkomst .....	.46
99	Order tot varen en slepen .....	.46
100	Order gedurende de reis .....	.47
101	Beëindiging overeenkomst .....	.47
102	Liggeld en vracht .....	.48
HOOFDSTUK VIII - VAREN EN/OF LIGGEN		
103	Begrip overeenkomst .....	.48
104	Ligprijs .....	.49
105	Opzegging van de overeenkomst .....	.49
106	Ontbinding van de overeenkomst .....	.49
HOOFDSTUK IX - GESCHILLEN		
107	.....	.50
108	Bevoegde rechter .....	.50
109	Toepasselijk recht .....	.50
HOOFDSTUK X - BINNENLANDSE SPLITSREGELING		
110	.....	.50
HOOFDSTUK XI - SLOTBEPALINGEN		
111	Verband met de Bevrachtingsvoorwaarden 1981 .....	.51
112	Totstandkoming der voorwaarden .....	.51
BIJLAGE		
A-1	Onherroepelijke garantie .....	.52
A-2	Bankgarantie .....	.53
B	Protocol .....	.54

BEVRACHTINGSVOORWAARDEN 1991

Gedeponeerd bij de Griffies van de Arrondissementsrechtbank te Rotterdam en Amsterdam.

HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Verhouding tot wettelijke bepalingen

1. Overeenkomsten waarop deze Bevrachtingsvoorwaarden door partijen toepasselijk zijn verklaard, worden beheerst door het Nederlands recht.
2. Voorzover het geoorloofd is af te wijken van de Nederlandse Wet, hebben deze Bevrachtingsvoorwaarden voorrang, ook indien niet uitdrukkelijk wordt vermeld, dat van de wet wordt afgeweken.

Artikel 2

Gebruik

Deze voorwaarden gaan boven elk plaatselijk of algemeen gebruik, tenzij de Voorwaarden zelve naar enig gebruik verwijzen.

Artikel 3

Begrippen

1. In deze Voorwaarden wordt verstaan onder
 - a. *Boek 8 BW*: Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek;
 - b. *internationale vaart*: de vaart tussen een in en een buiten Nederland gelegen plaats;
 - c. *schipper*: de eigenaar of de vervrachter van een schip, die één der in deze Voorwaarden geregelde overeenkomsten heeft gesloten, ook al voert hij niet zelf het schip;
 - d. *tussenpersoon*: de makelaar in scheepsvrachten en scheepsbevrachter;
 - e. *bevrachter*: een ieder – in tegenstelling tot de scheepsbevrachter – die bevrachter wordt genoemd in de artikelen 8:892, 8:992 en 8:994 BW;
 - f. *zondag*: elke dag als zodanig op de kalender aangegeven en voorts in het verband van deze voorwaarden daaraan gelijkgestelde dagen, te weten: Nieuwjaarsdag, de christelijke tweede Paas- en Pinksterdag, de beide Kerstdagen, Hemelvaartsdag en de dag waarop de verjaardag van de Koning(in) wordt gevierd en de door de regering geproclameerde nationale feestdagen;

- g. *werkdag*: elke dag, behalve de zondag in de zin van deze Voorwaarden;
 - h. *laadplaats of losplaats*: de gemeente of het onderdeel van een gemeente waar geladen of gelost moet worden;
 - i. *laadplek of losplek*: die plek binnen de laadplaats of losplaats waar het schip zal laden of lossen.
 - j. *charter*: bevrachtingsovereenkomst zoals bedoeld in deze Voorwaarden.
2. Ook indien in deze Voorwaarden degene, aan wie een recht wordt gegeven of op wie een verplichting wordt gelegd, wordt aangeduid als "bevrachter" of als "ontvanger" of als "bevrachter of ontvanger" of als "bevrachter en ontvanger", beslist de rechtsverhouding tussen schipper, bevrachter en ontvanger, of uitsluitend de bevrachter of uitsluitend de ontvanger of beiden het betrokken recht of de betrokken verplichting hebben.

Artikel 4

Zondag bij termijn van 24 uur

Bij de berekening van termijnen van een of meer malen 24 uur of van een of meer etmalen in deze Voorwaarden genoemd, telt de zondag niet mede:

Artikel 5

Mededelingen en exploiten

1. De schipper kan oproepingen en mededelingen, die voor de bevrachter of ontvanger zijn bestemd, indien charter noch cognossement aanwijzingen hieromtrent inhoudt, richten zowel aan het kantoor als aan het woonhuis van de betrokkene, of aan het kantoor of het woonhuis van de tussenpersoon: hetzelfde geldt voor betekening van deurwaardersexploiten.
2. Indien de schipper verzuimd heeft in de charter straatnaam en huisnummer, van zijn waladres of van zijn woonplaats op te geven, wordt hij geacht domicilie te hebben gekozen ter secretarie van de gemeente van de plaats waar de overeenkomst is gesloten. Hij, die aan dit gekozen domicilie een voor de schipper bestemde oproeping of mededeling heeft gedaan of aldaar aan de schipper een exploit heeft doen betekenen, is verplicht hiervan onverwijld de schipper aan boord van het schip bericht te geven, indien deze het schip zelf voert en dit redelijkerwijs bereikbaar is.

Artikel 6

Provisie tussenpersoon

1. Indien bij het afsluiten van een bevrachtingsovereenkomst voor een reis in de internationale vaart aan de tussenpersoon provisie is toegezegd, is deze opeisbaar zodra het cognossement door de schipper is getekend of de vrachtbrief is afgegeven.
2. Indien bij het afsluiten van een bevrachtingsovereenkomst voor een binnenlandse reis aan de tussenpersoon provisie is toegezegd, is deze opeisbaar zodra de charter door de schipper is getekend.
3. Over het overliggeld is geen provisie verschuldigd.

HOOFDSTUK II

REISBEVRACHTING

§ 1.

Schip ter beschikking stellen

Artikel 7

Bijzondere eisen

1. De schipper die bij het sluiten van de overeenkomst de bevrachter alle *gewenste gegevens* omtrent het schip heeft verstrekt en hem de *belangrijke afwijkingen* heeft medegedeeld, die het schip tegenover zijn normale type mocht vertonen, is niet aansprakelijk wanneer het schip de ter belading aangeboden soort hoeveelheid der zaken niet of niet geheel kan laden of wanneer het niet geschikt mocht worden bevonden voor het door de bevrachter beoogde bijzondere gebruik, tenzij het door de bevrachter beoogde bijzondere gebruik in de charter is vermeld of ter belading worden aangeboden zaken van een soort en hoeveelheid als in de charter genoemd en in gewicht, omvang en wijze van verpakking niet afwijkende van overeenkomstige normale zaken.
2. Indien de schipper overeenkomstig het vorige lid aansprakelijk is, komen in elk geval te zijnen laste de kosten ontstaan door het achterlaten van een deel der lading, indien de bevrachter daartoe besluit, benevens de kosten van het vervoer met een andere gelegenheid.
3. De schipper, die aangenomen heeft een bepaald gewicht aan graan te vervoeren is, tenzij een ander gewicht per hectoliter in de charter is vermeld, niet aansprakelijk, indien hij het aangenomen gewicht niet onder de luiken kan bergen doordat het ten vervoer aangenomen graan beneden het volgende gewicht per hectoliter is:

voor tarwe	73 kg
voor bonen	74 kg
voor rogge, grutten, lijnzaad, koolzaad, sorghozaad en kafficorn	65 kg
voor gerst	58 kg
voor haver	48 kg
voor boekweit	64 kg
voor mais en milletzaad	68 kg

Evenmin is de schipper aansprakelijk, indien een standaard gezaagd vurenhout meer weegt dan 2800 kg, tenzij in de charter een hoger gewicht werd opgegeven. Onverminderd blijft het recht van de schipper de vracht te berekenen alsof de gehele partij geladen ware.

4. De bevrachter is aansprakelijk, indien in verband hetzij met aard en afmetingen der lading, hetzij met de eigenschappen van laad- en losplek een schip van bepaalde afmetingen vereist is, zonder dat hij dit in de charter heeft vermeld.

Artikel 8 Ongeschikt schip

1. Indien vanwege de toestand van het schip of een onderdeel daarvan te voorzien is, dat het schip de reis niet behoorlijk zal kunnen volbrengen, of de zaak niet onbeschadigd zal kunnen vervoeren, is in afwijking voorzover nodig van artikel 8:935 BW de bevrachter bevoegd de overeenkomst te verbreken zonder tot enige betaling of schadevergoeding gehouden te zijn.

2. In het in lid 1 genoemde geval is de schipper jegens de bevrachter tot schadevergoeding gehouden, indien reeds bij het sluiten van de overeenkomst het schip in de genoemde toestand verkeerde; is de genoemde toestand ontstaan op een ogenblik tussen het sluiten van de overeenkomst en de aanvang der belading, dan is de schipper eveneens tot schadevergoeding gehouden, tenzij het schip ongeschikt is geworden door overmacht of een fout in de navigatie.

3. Indien de schipper overeenkomstig de bepalingen van dit artikel tot schadevergoeding is gehouden, kan hij aan die verplichting voldoen door een ander schip te stellen, mits de positie van de bevrachter daardoor niet slechter wordt.

Artikel 9 Buitenlandse versluiting

Indien een schip, dat voor de internationale vaart is bevracht, niet voorzien is van een erkende versluiting, komen extra-kosten van begeleiding of toezicht ten laste van de schipper.

Artikel 10 Deklast en bovenlast

Het laden van zaken op het dek of als bovenlast is slechts geoorloofd voorzover dit met goed zeemanschap en de vaarroute te verenigen is.

§ 2. Lading leveren

Artikel 11 Te laden hoeveelheid

1. De bevrachter heeft het recht $2\frac{1}{2}\%$ meer of minder dan de in de charter uitgedrukte hoeveelheid te laden, met dien verstande, dat de schipper mag weigeren meer dan de uitgedrukte hoeveelheid te laden, indien het schip, mede gezien de eis van veiligheid, dit niet toelaat.

2. Indien de schipper verplicht is vervoerdocumenten te tekenen, waarin hij de ontvangst van een bepaald aantal bevestigt, is elk der partijen bevoegd gedurende de belading te verlangen, dat het dan geladen aantal wordt vastgesteld, voorzover dit de lading niet op onredelijke wijze vertraagt.

Artikel 12 Uitblijven der lading

Indien de te laden zaken zich ten tijde van het sluiten der overeenkomst nog niet ter plaatse bevinden, draagt de bevrachter het risico indien zij niet tijdig beschikbaar zijn.

Artikel 13 Diverse en bijzondere zaken

1. Indien de soort der te laden zaken niet is aangegeven, is de bevrachter bevoegd diverse zaken te laden.

2. Onder diverse zaken worden niet verstaan zaken, welke op grond van de Wet Gevaarlijke Stoffen en de daarbij behorende uitvoeringsregelingen als gevaarlijk worden aangemerkt, of andere zaken, welke gevaar voor het schip of de opvarenden met zich brengen of het vervoer van andere zaken onmogelijk maken, bemoeilijken of welke bijzondere zorg van de schipper vorderen of bijzondere reiniging van het schip na het vervoer met zich brengen, dan wel bedorven lading.

3. Onverminderd hetgeen bepaald is in artikel 8:914 BW is de bevrachter verantwoordelijk, indien dergelijke zaken worden ingeladen, terwijl de vervoersovereenkomst omtrent de te laden zaken niets bepaalt of deze betiteld als diverse zaken of een soortgelijke aanduiding bevat.

4. Indien zaken zijn geladen waarvan de overheid de invoer of de uitvoer of het vervoer geheel of ten dele heeft verboden of beperkt, of indien bij de lading behorende documenten niet of ten dele of in voldoende redactie zijn afgegeven, is de bevrachter aansprakelijk voor alle kosten, schaden, boeten en verbeurdverklaringen, ook van het schip, welke een gevolg kunnen zijn van niet-naleving der betrokken voorschriften, tenzij hij bewijst, dat de schipper vóór het vertrek met de genoemde voorschriften en gebreken bekend was.

Artikel 14 **Gevaarlijke zaken**

Ook indien de schipper zich overeenkomstig artikel 8:914 BW ontdoet van zaken, welke gevaar opleveren voor de opvarenden, de lading of het schip of worden beschouwd als contrabande, is hij verplicht hierover rekening en verantwoording af te leggen.

§ 3. ***Laad- en losplek***

Artikel 15 **Aanwijzing laad- en losplek**

1. Indien de overeenkomst niet de laad- of losplek in de zin van artikel 3 dezer Voorwaarden aangeeft, wijst de bevrachter de laadplek en wijst de bevrachter of ontvanger de losplek aan.
2. In het in lid 1 voorziene geval dient te worden aangewezen een plek waar het schip veilig kan komen, liggen, laden of lossen en van waar het schip veilig kan vertrekken. Behalve in getijhavens en daarmee gelijk te stellen laad- of losplaatsen moet een laadplek of losplek worden aangewezen waar het schip vlot blijft.
3. De bevrachter staat ervoor in, dat het schip op de plek die hij op grond van de voorgaande leden ter inlading of lossing aanwijst veilig kan komen, liggen, laden of lossen en daarvandaan veilig kan vertrekken. Indien deze plek blijkt niet aan deze vereisten te voldoen, is de bevrachter slechts in zoverre niet aansprakelijk als de schipper door de hem gegeven aanwijzing op te volgen onredelijk handelde.

Artikel 16 **Kosten laad- en losplek**

De kosten, verbonden aan het gereed leggen van het schip op de laad- en losplek, zijn voor rekening van de schipper; wordt echter als laad- of losplek aangewezen een particuliere haven of particuliere laad- of losplek, zonder dat de overeenkomst hieromtrent iets bepaalt, dan zijn de extra-kosten aan het liggen verbonden, zoals haven- en walkosten voor rekening van de bevrachter.

Artikel 17 **Beschikbaar zijn van laad- en losplek**

De bevrachter, onderscheidenlijk de ontvanger, draagt het risico van het al of niet beschikbaar zijn van de aangewezen laad- of losplek; de laad- en lostijd loopt zoals hij gelopen zou hebben, indien de laad- of losplek wel beschikbaar zou zijn geweest.

Artikel 18 **Meer laad- en losplekken en/of verhalen**

1. De schipper is verplicht op verzoek van ontvanger of bevrachter zijn schip te verhalen binnen de overeengekomen laad- en losplaats, voorzover dit overeenkomt met de eisen van goed zeemanschap.
2. Gedurende het verhalen als bedoeld in lid 1 wordt de laad- of lostijd niet geschorst.
3. Tenzij anders is overeengekomen zijn de kosten voor het varen of verhalen, als bedoeld in lid 1, voor rekening van de bevrachter of ontvanger. Indien de schipper wordt verzocht zelf zijn schip te verhalen, heeft deze recht op een vergoeding overeenkomstig de tabellen voor extra vaar- en verhaalkosten, zoals deze op het moment van het afsluiten van de bevrachtingsovereenkomst worden gehanteerd voor het binnenlands ongeregeld vervoer met binnenschepen in Nederland.
Desgewenst wordt van het verzoek een schriftelijk bewijs verstrekt. De schipper is gehouden aan het verzoek zo spoedig mogelijk gevolg te geven.
4. Geen recht op vergoeding ontstaat, indien het verhalen zich beperkt tot het voor- en achteruithalen langs dezelfde laad- of loswal of dezelfde zijde van het (zee)schip.
Indien een schip zonder eigen werktuigelijk voortstuwingsmiddel voor het verhalen noodzakelijkerwijs gebruik moet maken van de hulp van een sleepboot, heeft de schipper tenminste recht op een vergoeding gelijk aan de door hem voor deze hulp gemaakte kosten.

§ 4. ***Laden en lossen: de werkzaamheden***

Artikel 19 **Verdeling der werkzaamheden**

1. De lading wordt vrij in en uit het schip geleverd, zodat de bevrachter moet beladen en de ontvanger lossen.
2. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 18, lid 1 is de schipper verplicht op verzoek van bevrachter of ontvanger zijn schip te verhalen binnen de overeengekomen laad- of losplaats, voorzover dit

overeenkomt met de eisen van goed zeemanschap.

3. Indien de overheid de schipper verplicht werkzaamheden ten behoeve van de lading of van reeds geloste zaken te verrichten of voor het verrichten van dergelijke werkzaamheden te betalen, dan is de bevrachter of ontvanger verplicht de schipper een vergoeding te betalen voor de door hem verrichte werkzaamheden, onderscheidenlijk hem wat hij heeft betaald te vergoeden.

Artikel 20

Stuwen en lossen der lading

De bevrachter voor wat het laden betreft en de bevrachter en ontvanger voor wat de lossing betreft, zijn verplicht de aanwijzingen van de schipper ten aanzien der stuwing en de volgorde waarin de ruimen dienen te worden beladen, en ten aanzien der lossing, op te volgen; de schipper geeft deze aanwijzingen slechts voor de veiligheid van schip en vaart en de bevrachter en ontvanger blijven overigens voor de stuwage aansprakelijk.

Artikel 21

Afscheidingsmiddelen

1. De bevrachter verschafft de nodige kleden en matten of wat anders nodig is voor het afscheiden der zaken.

2. De schipper is verplicht voor de door hem ontvangen kleden, matten en andere afscheidingsmiddelen een bewijs van ontvangst af te geven en deze ter losplaats tegen bewijs van ontvangst en beschikking van de ontvanger of de bevrachter te stellen; indien zij niet worden aangenomen, is de schipper bevoegd ze op kosten en voor risico van de bevrachter en ontvanger op te slaan.

3. In afwijking van leden 1 en 2 van dit artikel heeft, indien dit in de laadplaats gebruikelijk is, de schipper het recht zich de afscheidingsmiddelen te verschaffen tegen de naar het plaatselijk gebruik geldende vergoeding, die hem door de bevrachter wordt betaald.

Artikel 22

Stuwplan

Indien de lading uit verschillende soorten zaken of uit partijen met verschillende bestemming bestaat, zal vanwege de bevrachter een stuwplan worden opgemaakt en zal de schipper een exemplaar daarvan ontvangen, waarop hij veranderingen gedurende de reis zal aantekenen.

Artikel 23

Afdekken van luiken

Indien bij reizen over het IJsselmeer, de Wadden en de Zeeuwse Stromen de lading bestaat uit zaken, die van water schade kunnen ondervinden, is de schipper onverminderd zijn overigens bestaande verplichtingen gehouden de ruimen waterdicht af te dekken.

Artikel 24

Hijstuig

De schipper is slechts verplicht zijn hijstuig ter beschikking te stellen, indien dit is bedongen.

Artikel 25

Herstuwen

Is doordat niet de gehele overeengekomen lading geladen wordt, herstuwing van het reeds geladene nodig, dan is de bevrachter hiertoe verplicht en geldt de daarvoor benodigde tijd als laadtijd.

Artikel 26

Opnieuw laden of lossen

De bevrachter of in geval van meerdere ontvangers de ontvanger, is niet gerechtigd ingeladen zaken te lossen of geloste zaken in te laden om in hun plaats andere zaken te laden onderscheidenlijk te lossen, tenzij de bevrachter onderscheidenlijk de ontvanger bewijst, dat het inladen, onderscheidenlijk het lossen op een vergissing berust en het schip zich nog op de laad- of losplek bevindt.

Artikel 27

Ijkopname

1. Indien na de belading geijkt moet worden, moet dit geschieden zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk is nadat de belading in feite beëindigd is.

2. Indien na de lossing geijkt moet worden, moet de schipper, nadat het lossen in feite beëindigd is, nog drie uur beschikbaar stellen, zonder dat hem daarvoor enige vergoeding toekomt.

3. Het in lid 2 genoemde tijdvak van drie uur begint op het ogenblik waarop het lossen in feite beëindigd is en loopt behoudens de uitzondering vervat in lid 4 van dit artikel, door zonder enige schorsing, dus ook gedurende de tijd die niet is werktijd in de zin van artikel 36 lid 1 van deze Voorwaarden, met dien verstande, dat de schorsing doorgaat indien niet behoorlijk kan worden geijkt.

4. Indien echter het lossen in feite beëindigd is minder dan drie uur voor het einde van de werktijd, terwijl van de voor het lossen toege-

stane dagen nog een of meer ongebruikt zijn, wordt het tijdvak van drie uur, zodra de werktijd eindigt, geschorst en begint weer te lopen met de aanvang van de werktijd op de volgende werkdag.

5. De voor het ijken toegestane tijd eindigt in elk geval zodra het ijken voltooid is.

6. De schipper heeft het recht terstond een schriftelijk bewijs van de uitkomst der ijkopname te ontvangen met vermelding van datum en uur van de opname.

Artikel 28

Geschil omtrent geladen of geloste hoeveelheid

1. Indien geschil ontstaat over de hoeveelheid van geladen en/of geloste zaken, wordt de hoeveelheid door hertelling of hermeting op kosten van ongelijk vastgesteld en wel zo mogelijk ter plaatse waar zulks de minste kosten meebrengt.

2. Onverminderd het bepaalde in artikel 83 van deze Voorwaarden, kan de schipper, indien de lading uit stukgoederen bestaat en er over de geladen hoeveelheid hiervan geschil ontstaat, verzegeling verlangen van zijn schip, indien dit daartoe geschikt is.

Indien in een dergelijk geval het schip wordt verzegeld, en de verzegeling is bij aankomst ongeschonden, is de schipper niet aansprakelijk voor stukstal of gewicht, tenzij kwade trouw worden bewezen.

Artikel 29

Opslag in schip

Indien de ontvanger niet opkomt, indien hij weigert de zaken aan te nemen of indien hij de zaken niet met de vereiste spoed in ontvangst neemt of indien op de zaken beslag is gelegd, is de schipper, zonder rechterlijke tussenkomst zoals genoemd in artikel 8:955 lid 1 BW, gerechtigd deze zaken voor rekening en gevaar van de rechthebbende op te slaan in het schip of op andere wijze onder zichzelf te houden, onverminderd het recht van de schipper de zaken voor rekening en gevaar van de rechthebbende bij een derde op te slaan in een daarvoor geschikte bewaarplaats of lichter.

Artikel 30

Ontvangstbewijzen naar gelang der aflevering

Indien de schipper zulks wenst, is de ontvanger verplicht naarmate van aflevering der lading ontvangstbewijzen af te geven, voorzover dit de aflevering niet op onredelijke wijze vertraagt.

§ 5.

Laad- en lostijd, overliggeld

Artikel 31

Melding en voormelding

1. Kennisgevingen, waarbij de schipper zich laad- of losgereed meldt kunnen mondeling, telegrafisch, telefonisch, per telex of per fax worden gedaan uitsluitend op werkdagen tussen 09.00 en 18.00 uur.

2. Kennisgevingen als bedoeld in lid 1 gedaan op een werkdag niet zijnde een zaterdag, tussen 09.00 en 12.00 uur, worden slechts geacht te hebben plaatsgevonden indien de schipper vóór 09.00 uur van die dag of de daaraan voorafgaande werkdag heeft aangekondigd, dat hij voornemens is een zodanige kennisgeving te doen.

Zonder een dergelijke voormelding wordt de kennisgeving gedaan vóór 12.00 uur op een werkdag, steeds geacht te zijn gedaan in het tijdvak van 12.00 tot 18.00 uur van die dag.

3. Kennisgevingen als bedoeld in lid 1 van dit artikel gedaan op een zaterdag worden slechts geacht te hebben plaatsgevonden, indien de schipper op de werkdag aan de zaterdag voorafgaande vóór 17.00 uur heeft aangekondigd, dat hij voornemens is zodanige kennisgeving op zaterdag te doen.

Zonder een dergelijke voormelding wordt een kennisgeving gedaan op zaterdag, steeds geacht te zijn gedaan in het eerste tijdvak van de daaropvolgende werkdag.

4. Indien de schipper heeft aangekondigd dat hij voornemens is een kennisgeving te doen en hij voorziet, dat hij op het door hem opgegeven tijdstip c.q. binnen de door hem opgegeven tijdsspanne geen kennisgeving kan doen, is hij verplicht zulks zo snel mogelijk te melden aan de bevrachter c.q. de ontvanger.

Uitsluitend indien de bevrachter c.q. de ontvanger bewijst dat

1e. de schipper wist dan wel redelijkerwijs kon weten, dat de bevrachter c.q. de ontvanger schade zou lijden ten gevolge van de vertraging welke bij de vaart werd opgelopen, en

2e. de schipper deze vertraging redelijkerwijze kon voorzien en

3e. de schipper, de omstandigheden van het geval in aanmerking genomen, bericht van vertraging had kunnen geven aan de bevrachter c.q. de ontvanger, doch zulks heeft nagelaten,

kan de bevrachter c.q. de ontvanger de schipper aansprakelijk stellen voor de schade welke hij heeft geleden als gevolg van het nalaten van de schipper.

5. De kalenderdag, waarop een kennisgeving als bedoeld in lid 1 van dit artikel wordt gedaan, zal in deze voorwaarden worden aangeduid als de melddag.

6. De bevrachter deelt de schipper uiterlijk bij het voltooiën van de belading mee waar en op welke wijze de kennisgeving van losgereedheid of de aankondiging als bedoeld in de leden 2 en 3 van dit artikel moet worden gedaan.

7. De schipper heeft recht op een schriftelijk bewijs van dag, uur en plaats van de kennisgeving van laad- of losgereedheid; indien dit bewijs hem desgevraagd niet per omgaande wordt verstrekt is hij gerechtigd de kennisgeving op kosten van de bevrachter bij deurwaardersexploit te herhalen.

Artikel 32

Aanvang laad- en lostijd

1. De laad- c.q. lostijd gaat in op het aanvangstijdstip van het eerste tijdvak op een werkdag als bedoeld in artikel 36 lid 1 van deze Voorwaarden, volgend op het tijdvak waarin de kennisgeving van laad- c.q. losgereedheid is gedaan.

2. Indien met de (be)lading of lossing eerder wordt begonnen, gaat de laad- of lostijd in op het aanvangstijdstip van het tijdvak, waarin met laden of lossen wordt begonnen.

3. Indien het de bevrachter bekend is dat het schip zich op de dag van het sluiten van de overeenkomst in de laadplaats bevindt wordt de schipper geacht in het tweede tijdvak van die dag als bedoeld in artikel 36, lid 1 van deze Voorwaarden, een kennisgeving van laadgereedheid te hebben gedaan.

4. Indien is overeengekomen dat de belading zo spoedig mogelijk zal plaatsvinden en het schip voor 06.00 uur van een bepaalde werkdag in de laadplaats aanwezig is terwijl geen kennisgeving van laadgereedheid is gedaan, gaat de laadtijd te 06.00 uur van die dag in. Zodra is te voorzien dat het schip niet tijdig laadgereed zal zijn, is de schipper verplicht de bevrachter daarvan in kennis te stellen.

5. Met laden dan wel lossen in de zin van dit artikel wordt gelijkgesteld het zich op verzoek van de bevrachter of ontvanger daartoe gereed houden.

6. De schipper is verplicht gelegenheid te geven tot laden en lossen gedurende de nacht op voorwaarde dat hem een verzoek tot laad- c.q. losgereed houden heeft bereikt voor 18.00 uur daaraan voorafgaand. Desgevraagd wordt de schipper van zo'n verzoek een schriftelijk bewijs verstrekt.

De schipper is niet verplicht tot laden en lossen op zondagen.

Artikel 33

Waarschuwing tot laden en lossen en zenden van een sleepboot

1. Indien is bedongen dat het schip zo spoedig mogelijk ter belading of ter lossing gereed zal worden gehouden, is de schipper verplicht het schip na waarschuwing zo spoedig mogelijk op de laadplek of losplek gereed te leggen.

2. Indien de schipper zelf voor een sleepboot zorgt, kan de bevrachter of de ontvanger de in lid 1 bedoelde waarschuwing aan de sleepboot geven.

3. Indien het bevrachte schip geen eigen voortstuwingsvermogen heeft, kan, tenzij de schipper zelf voor een sleepboot zorgt, de bevrachter of de ontvanger de in lid 1 genoemde waarschuwing doen geschieden door een sleepboot te zenden met opdracht het schip naar de laadplek of losplek te slepen; de schipper is verplicht, indien dat redelijkerwijze mogelijk is en de veilige vaart dit toelaat, met die sleepboot te slepen tegen betaling aan de bevrachter van de kosten volgens het normale sleeptarief, met dien verstande, dat voor rekening van de bevrachter blijft de verhoging, die het slepen op nacht- of zondagstarief medebrengt.

4. Op het slepen zijn verder de artikelen 53-59 van deze Voorwaarden toepasselijk.

Artikel 34

Tabel van laad- en lostijden

1. Het aantal laaddagen bedraagt indien de te vervoeren zaken een gewicht hebben van:

550 ton of minder	2
meer dan 550 doch niet meer dan 1500 ton	3
meer dan 1500 doch niet meer dan 2600 ton	3,5
meer dan 2600 ton	4

Het aantal losdagen bedraagt, indien de vervoerde zaken een gewicht hebben van:

550 ton of minder	2
meer dan 550 doch niet meer dan 1000 ton	3
meer dan 1000 doch niet meer dan 1500 ton	3,5
meer dan 1500 doch niet meer dan 2000 ton	4
meer dan 2000 doch niet meer dan 2600 ton	4,5
meer dan 2600 ton	5

2. Indien bij de overeenkomst halve laadtijd is bedongen, bedraagt het aantal laaddagen, indien de te vervoeren zaken een gewicht hebben van:

550 ton of minder	1
meer dan 550 doch niet meer dan 1500 ton	1,5
meer dan 1500 ton	2

Indien bij de overeenkomst halve lostijd is bedongen, bedraagt het aantal losdagen, indien de vervoerde zaken een gewicht hebben van:

550 ton of minder	1
meer dan 550 doch niet meer dan 1000 ton	1,5
meer dan 1000 doch niet meer dan 1500 ton	2
meer dan 1500 doch niet meer dan 2000 ton	2
meer dan 2000 ton	2,5

3. Het gewicht van de te vervoeren zaken (als bedoeld in de leden 1 en 2) wordt bepaald door de vervoersovereenkomst of, indien deze onvoldoende gegevens bevat, door andere bewijsmiddelen. Het gewicht van de vervoerde zaken (als bedoeld in de leden 1 en 2) wordt bepaald door het cognossement, of indien dit onvoldoende gegevens bevat, door andere bewijsmiddelen. In beide gevallen wordt een gedeelte van een ton met een gewicht van 500 kg of meer als een gehele ton gerekend en een gedeelte van een ton met een gewicht van minder dan 500 kg wordt verwaarloosd. Voor bepaling van het aantal laaddagen zullen indien bij het aangeven van de volgens de vervoersovereenkomst te vervoeren hoeveelheid zaken gebruik wordt gemaakt van het woord circa of een soortgelijke aanduiding, deze aanduidingen buiten beschouwing blijven.

4. Indien in de overeenkomst is bepaald, dat een bepaald aantal tonnen scheepsruimte voor het vervoer van lading ter beschikking wordt gesteld, wordt het aantal laad- en losdagen bepaald door het aantal tonnen, waarover de vracht zal worden betaald.

5. Indien wegens de aard van de te vervoeren zaken, resp. de vervoerde zaken meer scheepsruimte benodigd is dan 1.4286 m³ per ton, dan wordt voor de vaststelling van het aantal laad- c.q. losdagen het in de vervoersovereenkomst, resp. het in het cognossement vermelde gewicht als volgt gecorrigeerd:

a. Indien het gebruikelijk is het gewicht van de zaken aan te duiden in kg per hl. en dit gewicht minder bedraagt dan 70 kg per hectoliter, wordt voor de vaststelling van het gewicht het vermelde gewicht vermenigvuldigd met een factor F, die wordt berekend volgens de formule:

$$F = \frac{100}{1.4286 \times G}$$

waarin voor G dient te worden ingevuld het gewicht in kilogrammen per hectoliter van de te vervoeren zaken.

De factor F wordt afgerond op twee decimalen.

b. In alle overige in dit artikel niet genoemde gevallen door het in de overeenkomst genoemde gewicht te vermenigvuldigen met een factor afhankelijk van de maat/gewicht verhouding, overeenkomstig het gebruik of de regelen van goede trouw.

6. Indien voor de vaststelling van het aantal laad- en losdagen van het in de overeenkomst vermelde gewicht wordt afgeweken, wordt het hectolitergewicht of de gehanteerde factor door de maat/gewicht verhouding in de vervoersovereenkomst vermeld.

Artikel 35 Overliggeld

1. Indien en voorzover de bevrachter of ontvanger het schip ophoudt nadat de laad- c.q. losdagen zijn verstreken is voor elk geheel of gedeeltelijk verstreken tijdvak van 6 uur als omschreven in artikel 36, lid 1 van deze Voorwaarden, een vergoeding verschuldigd gelijk aan de helft van het overeengekomen tarief voor overligdagen.

2. Tenzij anders is overeengekomen worden partijen geacht 8 overligdagen bedongen te hebben.

3. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid van dit artikel kunnen partijen, indien zich na het verstrijken van de bedongen overligdagen nog zaken in het schip bevinden, een nadere overeenkomst aangaan ten aanzien van de hoogte van de vergoeding voor extra overligdagen en/of het aantal daarvan.

In dit geval blijven deze voorwaarden onverminderd van kracht.

4. Indien partijen in het in het vorige lid bedoelde geval niet tot overeenstemming komen is de schipper bevoegd zich ter zake te wenden tot de voorzitter van de Kamer van Koophandel te Rotterdam.

De voorzitter van de Kamer van Koophandel wijst één of meer deskundigen aan, die, de partijen gehoord en gelet op de marktsituatie en de aanwezigheid van bijzondere omstandigheden, bij bindend advies de hoogte van het extra overliggeld na het verstrijken van de bedongen overligdagen vaststellen, alsmede de periode gedurende welke dit advies van kracht zal zijn.

Artikel 36 **Werktijd**

1. Elke dag heeft een werktijd van twaalf uren. De werktijd is verdeeld in twee tijdvakken, lopend van 06.00 tot 12.00 uur en van 12.00 tot 18.00 uur. Als halve laad- c.q. losdag telt elk tijdvak van een werkdag, ongeacht of er al dan niet wordt geladen of gelost.
2. Indien voor de aanvang en/of na het einde van de werktijd als in het eerste lid bedoeld wordt geladen of gelost, telt elk der tijdvakken van 0.00 tot 06.00 uur, of van 18.00 tot 24.00 uur, waarin wordt geladen of gelost, als een halve laad-, los- of overligdag.
3. Doet een omstandigheid als voorzien in lid 2 van dit artikel zich voor op een werkdag, waaraan een zondag is vooraf gegaan, dan telt het tijdvak van 0.00 tot 06.00 uur, waarin wordt geladen of gelost als een gehele laad-, los- of overligdag.
Doet een dergelijke omstandigheid zich voor op een werkdag waarop een zondag volgt, dan telt het tijdvak van 18.00 tot 24.00 uur, waarin wordt geladen of gelost als een gehele laad-, los- of overligdag.
Indien bij de aanvang van een in dit lid bedoeld tijdvak nog slechts een halve laad- c.q. losdag beschikbaar is, wordt het tijdvak, waarin wordt geladen of gelost slechts als een halve overligdag geteld.
4. Indien op een zondag wordt geladen of gelost, hetgeen slechts mag geschieden met uitdrukkelijke toestemming van de schipper, gelden voor deze dag dezelfde regelen als voor een werkdag, terwijl daarnaast aan de schipper een aparte vergoeding verschuldigd is ten bedragen van de helft van het overliggeld voor een dag voor elk der tijdvakken van 0.00 tot 06.00 uur, van 06.00 tot 12.00 uur, van 12.00 tot 18.00 uur en van 18.00 tot 24.00 uur, waarin wordt geladen of gelost.
5. Elk in dit artikel genoemd tijdvak, waarin wordt geladen of gelost, wordt als een geheel tijdvak beschouwd, ook al is slechts gedurende een gedeelte van het tijdvak geladen of gelost.
6. Met laden of lossen in de zin van dit artikel wordt gelijk gesteld het zich op verzoek van de bevrachter of ontvanger daartoe gereedhouden.
7. In het geval dat een schip is bevracht met de conditie "eventueel Zondag laden" en aan de schipper is uiterlijk om 18.00 uur van de werkdag, voorafgaand aan een zondag, medegedeeld dat het laden op zondag wordt verlangd, is het gestelde in artikel 36 lid 4, respectievelijk artikel 36 lid 6 van deze Voorwaarden van toepassing.
In dat geval vervalt, voor zover van toepassing, een aparte vergoeding die is verschuldigd voor de bereidheid tot laden op zondag.

Artikel 37 **Einde laad- en lostijd**

Indien de voor laden of lossen toegestane tijd niet ten volle wordt gebruikt, eindigt de laad- of lostijd op het ogenblik waarop de belading of het lossen in feite beëindigd is.

Artikel 38 **Schorsing laad- en lostijd en overliggeld**

1. De laad- of lostijd wordt geschorst voorzover de schipper door overmacht verhinderd is de lading te ontvangen of te laten lossen.
2. Indien de bevrachter of ontvanger door werkstaking niet kan laden of lossen, terwijl de laad- of lostijd nog loopt, wordt deze geschorst met dien verstande dat over tijdvakken gedurende welke uitsluitend als gevolg van werkstaking niet kan worden geladen of gelost, een vergoeding verschuldigd is op voet van de helft van het toepasselijke overliggeld.
Een vergoeding is evenwel niet verschuldigd indien, niettegenstaande een werkstaking, het tijdvak tussen de aanvang van de laad- of lostijd en het einde van de belading of lossing de toegestane laad- of lostijd niet overschrijdt.
3. Overliggelden worden niet geschorst indien na afloop van de laad- of lostijd overmacht opkomt die het laden of lossen belet.
4. Indien omstandigheden als in leden 1 en 2 bedoeld komen te bestaan voor of tijdens de belading, kan de bevrachter de overeenkomst verbreken tegen een betaling van:
 - a. een vergoeding, berekend op de voet van overliggeld voor de dagen, gedurende welke de schipper niet de vrije beschikking heeft gehad over zijn schip;
 - b. twee extra-overligdagen;
 - c. de kosten, welke de schipper voor het sluiten van en ter uitvoering van de overeenkomst heeft gemaakt en die, welke de verbreking veroorzaakt.

Artikel 39 **Ontbinding van de overeenkomst**

- Zolang het schip niet is vertrokken, kan de bevrachter, voor zover nodig in afwijking van artikel 8:908 BW, de overeenkomst verbreken tegen betaling van:
- a. een vergoeding, berekend op de voet van overliggeld voor de dagen, gedurende welke de vervoerder niet de vrije beschikking heeft gehad over zijn schip;
 - b. 20 percent van de vracht; en

- c. de kosten, welke de schipper ter uitvoering van de overeenkomst heeft gemaakt, en die, welke de verbreking hem veroorzaakt.

De bevrachter is verplicht voor de wederuitlading zekerheid te stellen voor hetgeen de schipper volgens het voorgaande lid van hem kan vorderen. In geval van geschil over het bedrag of de aard van de te stellen zekerheid beslist de rechter van de plaats van inlading op verzoek van de meest gereede partij, na verhoor of behoorlijke oproeping van de wederpartij of van haar vertegenwoordiger.

De oproeping geschiedt overeenkomstig de bepalingen van het Koninklijk Besluit van 14 november 1986, gepubliceerd in het Staatsblad 1986, 578.

Artikel 40

Verhinderung te varen

1. Indien terwijl overligdagen lopen, overmacht ontstaat, die de schipper volstrekt belet te varen, of belet te varen met een redelijke kans op ongehinderde voltooiing van de reis, lopen de overligdagen totdat de reis kan worden aangevangen.

2. Indien echter het beladen van een schip vijf dagen of minder geduurd heeft, waarvan een of meer dagen overligdagen zijn, terwijl gedurende die overligdagen overmacht ontstaat, die de schipper belet te varen, is geen overliggeld verschuldigd over de tijd tussen het einde der belading en de dag waarop de reis kan worden aangevangen.

3. Indien gedurende de laadtijd overmacht ontstaat, welke de schipper belet te varen, kan de bevrachter de overeenkomst verbreken tegen een betaling van:

- a. een vergoeding, berekend op de voet van overliggeld voor de dagen, gedurende welke de schipper niet de vrije beschikking heeft gehad over zijn schip;
- b. twee extra-overligdagen;
- c. de kosten, welke de schipper voor het sluiten van en ter uitvoering van de overeenkomst heeft gemaakt, en die, welke de verbreking veroorzaakt.

Artikel 41

Laad- en lostijd bij meer afladers of ontvangers

1. Ook indien er meer bevrachters of afladers of ontvangers zijn, geldt de kennisgeving van laad- of losgereedheid voor allen en heeft het schip slechts één laadtijd en één lostijd, onverminderd het bepaalde in art. 8:932 BW.

2. De laad- of lostijd of overligdagen worden niet geschorst gedurende het verhalen en het varen naar een andere laad- of losplek.

3. Indien meer dan één laad- of losplaats in de zin van artikel 3 (h) van deze Voorwaarden is overeengekomen, worden gedurende het varen naar de volgende laad- of losplaats de laad- of lostijd of de overligdagen geschorst.

4. In het geval vermeld in het vorige lid is de schipper verplicht zijn vertrek naar de volgende laad- of losplaats aan de betrokken bevrachter of aflader of ontvanger zo tijdig mogelijk te berichten, dat deze de nodige maatregelen kan treffen, in elk geval niet later dan bij de beëindiging der belading of lossing op de voorafgaande laad- of losplaats.

5. In de gevallen, bedoeld in dit artikel, is overliggeld alleen dan verschuldigd wanneer de totale laad- of lostijd de toegestane tijd overschrijdt.

6. In de gevallen, bedoeld in dit artikel, wordt in de vervoersovereenkomst bepaald hoe en door wie het eventueel verschuldigde overliggeld wordt betaald.

Bij gebrek aan een zodanige bepaling staat de bevrachter borg voor de betaling van het overliggeld.

Artikel 42

Berekening laad-, los- en overligtijd bij schorsing

In geval van schorsing, zoals bedoeld in artikel 38 lid 1 en 2 en in artikel 41 lid 3 van deze Voorwaarden, wordt de schorsing geacht in te gaan aan het eind van het tijdvak, zoals bedoeld in art. 36 lid 1 en 2, waarin de aanleiding tot schorsing is ontstaan.

De schorsing wordt geacht te duren tot het eind van het tijdvak, waarin de reden tot schorsing is opgehouden, te bestaan, ook indien in dit tijdvak wordt geladen of gelost.

Artikel 43

Lostijd bij lichten

1. Is de schipper verplicht te lichten zonder dat de gelichte lading wederom in het hoofdschip wordt ingeladen, dan vangt de lostijd aan overeenkomstig artikel 32 van deze Voorwaarden, met dien verstande, dat de schipper de eerste lichter in plaats van het schip losgereed meldt.

De schipper is verplicht de lading zo op de losplek aan te voeren, dat de ontvanger voldoen kan aan zijn verplichting de lossing ononderbroken in de overeengekomen lostijd te voltooien.

2. Behoort het lichten in het bovengenoemde geval tot de verplichting van de ontvanger, dan geldt de melding van aankomst ter plaatse waar gelicht moet worden als melding van losgereedheid. De lostijd wordt evenwel geschorst van het moment waarop het lichten werd

beëindigd, tot het moment van aankomst van het hoofdschip op de losplek.

Artikel 44

Op beurt laden en lossen

1. Een beding als op beurt te laden of op beurt te lossen brengt geen afwijking mede in de bepalingen van deze Voorwaarden omtrent laad- en losdagen en overliggeld.
2. Aan de hand van de eisen, die zijn bedrijf stelt, bepaalt de bevrachter of ontvanger, in welke volgorde de schepen zullen worden geladen of gelost; de schipper is gehouden te dezer zake door de bevrachter of ontvanger gegeven aanwijzingen op te volgen.

§ 6.

Vervoerdocumenten

Artikel 45

Afgifte vervoerdocumenten

1. De bevrachter is verplicht de schipper zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen 4 kantooruren na afloop der belading cognossementen zoals omschreven in de artikelen 8:918 en 8:919 BW of vrachtbrieven zoals omschreven in artikel 8:915 BW te verschaffen en hem de geleidebiljetten en dergelijke documenten te overhandigen, die voor het vervoer en de aflevering der zaken nodig mochten zijn. Cognossementen of vrachtbrieven moeten naar de vervoersovereenkomst verwijzen en met deze in overeenstemming zijn. De keuze tussen cognossement en vrachtbrief staat aan de bevrachter. De kantooruren worden voor de toepassing van dit artikel geacht te vallen op werkdagen tussen 08.00 en 17.00 uur.
2. Indien aan de in het vorige lid omschreven verplichting niet wordt voldaan, heeft de schipper recht op overliggeld op de voet van deze Voorwaarden, zonder dat enige ingebrekestelling vereist is.
3. Indien de bevrachter de in het eerste lid vervatte verplichting niet nakomt, is de schipper bevoegd maar niet verplicht zelf cognossementen op te maken.
4. Op het oogenblik waarop de cognossementen getekend of vrachtbrieven afgegeven moeten worden, of de niet door of namens de schipper te tekenen vervoerdocumenten worden afgegeven, is de bevrachter verplicht de schipper te betalen die kosten, die door de schipper zijn gemaakt, voorzover deze ten laste van hem, bevrachter, komen.

5. Wanneer de omschrijving der lading afkomstig is van de bevrachter, is deze tegenover de schipper aansprakelijk indien de omschrijving niet overeenkomt met de werkelijkheid, zonder dat dit de schipper bekend was.

6. Indien bevrachter en schipper overeengekomen zijn een cognossement of vrachtbrief te gebruiken die namens de schipper wordt ondertekend, dan kan de schipper een voorbehoud, dat hij anders op het cognossement of de vrachtbrief gemaakt zou hebben indien hij dit zelf zou hebben ondertekend, vermelden op een document conform het model dat als bijlage B bij deze Bevrachtingsvoorwaarden is gevoegd.

7. Indien het in lid 6 bedoelde document zowel door of namens de schipper enerzijds en door of namens de bevrachter of ontvanger anderzijds is ondertekend, hebben de voorbehouden die gemaakt zijn op dit document dezelfde bewijskracht als die welke gemaakt zouden zijn op het cognossement of de vrachtbrief.

8. Indien het in lid 6 bedoelde document niet is ondertekend door de schipper enerzijds of door de bevrachter of ontvanger anderzijds, zal de rechter daarop zodanig acht slaan als hij zal vermenen te behoren.

Artikel 46

Overeenstemming cognossement en charter

1. Indien er tussen inhoud van charter en cognossement verschil bestaat, blijft de charter de verhouding tussen de bevrachter en schipper beheersen en het cognossement de verhouding tussen ontvanger en schipper. Hetgeen de schipper daardoor meer ontvangt, dan waarop hij volgens charter recht heeft, moet hij aan de bevrachter afdragen; wat de schipper minder ontvangt, moet de bevrachter hem vergoeden.
2. Indien het cognossement minder aan vracht vermeldt dan de charter, heeft de schipper recht op vooruitbetaling van het verschil, welk bedrag in mindering strekt op het hem vanwege artikel 60 dezer Voorwaarden of uit anderen hoofde toekomende vrachtvoorschot.
3. Dit artikel geldt onverschillig wie het verschil tussen cognossement en charter veroorzaakt heeft.

§ 7.

De Reis

Artikel 47

Extra-verzekering

Extra-kosten van casco-verzekering boven Straatsburg, door de schipper te maken, in verband met de voorgenomen reis, zijn ten laste van de bevrachter, tenzij blijkt, dat deze kosten in de overeengekomen vracht zijn begrepen.

Artikel 48

Order voor bestemming

1. Indien de schipper op een afgesproken plaats gedurende de reis order voor bestemming moet vragen en oponthoud ontstaat doordat de order niet tijdig wordt gegeven, heeft de schipper recht op vergoeding van de daardoor ontstane schade. Deze order mag niet strekken tot afwijking van de normale vaarroute.

2. Het eerste lid is ook van toepassing indien de orderplaats losplaats wordt.

Artikel 49

Varen naar tussengelegen plaatsen

Indien verschillende losplaatsen zijn overeengekomen, kan de bevrachter lossing in een niet overeengekomen tussengelegen plaats verlangen; de bevrachter die van dit recht gebruik maakt, heeft de schipper te vergoeden de kosten van de reis van de tussengelegen losplaats naar de eerstvolgende wel overeengekomen losplaats en voorts hem, indien de reis naar de tussengelegen plaats bezwaarlijker mocht zijn dan de oorspronkelijke reis, voor dit verschil een redelijke vergoeding te geven. Dit artikel laat onverlet artt. 8:938 en 8:937 BW en artikel 63 van deze Voorwaarden.

Artikel 50

Lichten tijdens de reis

1. De kosten van lichten tijdens de reis zijn voor rekening van de schipper behoudens dat:

- a. wanneer een schip bevracht is naar meer dan een losplaats zonder dat in de charter op de elke losplaats te lossen hoeveelheid is vermeld, de kosten van het lichten na de eerste losplaats voor rekening van de bevrachter zijn;
- b. wanneer door overschrijding van de laad- of lostijd of aan de bevrachter te wijten omstandigheden een losplaats niet meer zonder lichten is te bereiken, dit lichten voor rekening van de bevrachter is.

2. Wie tot lichten gehouden is, moet hiermede spoed betrachten en is anders schadevergoeding verschuldigd op de voet van overliggeld.

Artikel 51

Douaneformaliteiten

1. Ter voldoening aan douane- en andere formaliteiten, welke voor de aflevering moeten worden vervuld, moet de bevrachter zorg dragen voor de aanwezigheid van de vereiste bescheiden. De schipper moet tijdig over deze bescheiden kunnen beschikken.

2. De schipper is verplicht de ambtenaren der invoerrechten en Accijnzen voor rekening en risico van de ontvanger de gewenste inlichtingen te verschaffen, voor zover de bevrachter hem deze heeft verschaft; hij is verplicht de in dit verband nodige formaliteiten te verrichten en kleine uitgaven voor te schieten die hem door bevrachter of ontvanger moeten worden vergoed.

3. De schipper is niet gehouden de nauwkeurigheid of de volledigheid van de in lid 1 genoemde bescheiden te onderzoeken. De bevrachter is jegens de schipper aansprakelijk voor alle schade, die kunnen voortvloeien uit de afwezigheid, onvolledigheid of onregelmatigheid in deze bescheiden en inlichtingen, behoudens in geval van schuld van de schipper.

4. Indien bij aankomst aan de grens de juiste documenten die voor de vervulling van de douaneformaliteiten vereist zijn, ontbreken, heeft de schipper, behoudens het geval van schuld zijnerzijds, terzake van tijdverlet recht op een vergoeding gelijk aan één vierde deel van het voor het laden overeengekomen overliggeld voor elke aangebroken periode van 3 uur.

Het recht op een dergelijke vergoeding geldt voor alle uren, waarin de betreffende grenspost is opengesteld voor het scheepvaartverkeer, doch ontstaat slechts 2 uur na melding van de schipper bij (de) expediteur of douane. Deze melding kan slechts plaatsvinden tussen 06.00 en 18.00 uur.

Is eenmaal recht op een vergoeding ontstaan, dan is tevens voor elke tussenliggende dag, waarop de grenspost niet is opengesteld een vergoeding verschuldigd gelijk aan het voor het laden overeengekomen overliggeld voor een dag.

De bevrachter is tegenover de schipper gehouden tot betaling van het te dezen verschuldigde.

De schipper zal het oponthoud dienen te bewijzen, bij voorkeur schriftelijk.

5. De schipper is aansprakelijk voor de aan zijn schuld te wijten gevolgen van het verlies of de onjuiste behandeling van de in lid 1 bedoelde hem toevertrouwde bescheiden.

6. Het maximum bedrag, waartoe de schipper aansprakelijk kan worden gehouden wegens verlies of onjuiste behandeling van de hem toevertrouwde bescheiden, is gelijk aan het bedrag, dat verschuldigd zou zijn bij algeheel verlies der vervoerde zaken.

Artikel 52

Schade gedurende de reis

In geval van schade aan het schip gedurende de reis geldt artikel 65 van deze Voorwaarden.

§ 8.

Vrij slepen

Artikel 53

Sleepkosten

1. Het beding "vrij slepen" heeft ten gevolge, dat de bevrachter met de in lid 2 te noemen uitzonderingen de kosten van een sleepboot als door hem gewenst draagt; is dit of een overeenkomstig beding niet gemaakt, dan zijn de sleepkosten voor rekening van de schipper.
2. Ondanks het beding "vrij slepen" of een overeenkomstig beding, draagt de schipper
 - a. de kosten van het slepen naar de eerste laadplek;
 - b. indien de laadplaats aan de Nieuwe Waterweg of binnen het havengebied van Rotterdam ligt, het sleeploon van de laatste laadplek naar de plek boven de Maasbruggen, waar de sleep wordt samengesteld;
 - c. na aankomst op de losplaats het sleeploon naar de eerste losplek.

Artikel 54

Aanvang slepen

Indien het slepen niet een aanvang neemt binnen 24 uur na de beëindiging van de belading, of in het geval in het vorige artikel behandeld in lid 2 onder (b) binnen 24 uur na aankomst van het schip op de daar genoemde plek boven de Maasbruggen, is de bevrachter aan de schipper een schadevergoeding verschuldigd, berekend op de voet van het overliggeld.

Artikel 55

Verwisseling sleepboot

Voor het verwisselen van een sleepboot op de normale wisselplaatsen te Ruhrort of stroomopwaarts daarvan staan de bevrachter, indien het slepen voor zijn rekening is en de bestemming boven Keulen ligt, 24 uren ter beschikking; bij overschrijding van deze termijn

is hij schadevergoeding verschuldigd naar de maatstaf van het overliggeld.

Artikel 56

Oponthoud

Voor oponthoud door een niet behoorlijke wijze van slepen is de bevrachter, indien het slepen voor zijn rekening is, zonder dat enige ingebrekestelling wordt vereist, schadevergoeding verschuldigd op de voet van het overliggeld.

Artikel 57

Sleepcondities

1. Het slepen zal geschieden op de sleepconditiën 1965 of zoals die laatstelijk gewijzigd zijn. Bij slepen op Duitse kanalen waarvoor de overheid sleepcondities heeft vastgesteld gelden deze laatste.
2. Indien de bevrachter voor het slepen zorgt, gelden ook tussen bevrachter en schipper de in lid 1 vermelde sleepcondities.

Artikel 58

Extra-boot

1. Indien overeengekomen is met extra-boot te slepen, is de schipper verplicht desgevraagd dag en nacht door te varen, echter niet gedurende twee opeenvolgende nachten.
2. Het in lid 1 van dit artikel bepaalde is ook toepasselijk, indien het beding "vrij slepen" niet is gemaakt.

Artikel 59

Samenstelling sleep

1. De sleep moet naar de eisen van goed zeemanschap worden samengesteld; bij de reis over het IJsselmeer, de Wadden of de Zeeuwse Stroom heeft een schip, dat meer dan 2000 ton meet, recht alleen gesleept te worden.
2. Lid 1 van dit artikel is ook toepasselijk, indien het beding "vrij slepen" niet is gemaakt.

§ 9.

Vracht en bijkomende vorderingen

Artikel 60

Voorschot op de vracht

1. Naar gelang een beding als "franco vracht tegen ontvangstbewijs" al of niet is gemaakt, heeft de schipper recht op een voorschot van twee derde of een derde van de te verwachten vracht.
2. Bij de berekening van het vrachtvoorschot wordt met de waarde van vrij slepen, indien dit is bedongen, geen rekening gehouden.

Artikel 61

Tijdstip betaling vrachtvoorschot

Het voorschot en de eventuele kosten zijn opeisbaar bij het tekenen der cognossementen of opmaken van de vrachtbrief; de schipper is niet verplicht de reis te aanvaarden voordat betaald is of voldoende zekerheid is gesteld; artikel 631 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering wordt op overeenkomstige wijze toegepast.

Artikel 62

Vracht overeenkomstig documenten

De ontvanger is verplicht de vracht en hetgeen verder door hem verschuldigd is te betalen overeenkomstig de documenten op grond waarvan hij aflevering heeft verkregen, onverminderd wat hij nog verder verschuldigd mocht zijn. Onverlet blijven de bepalingen van artikel 45 lid 4 en artikel 47 van deze Voorwaarden.

Artikel 63

Berekening van de vracht

1. De vracht wordt berekend over de geloste hoeveelheid, ook indien meer wordt gelost dan geacht moet worden ten vervoer te zijn overgenomen. Behalve bij zand en grind worden afvalwater en andere afval bij de geloste hoeveelheid geteld. Onverlet blijft wat in artikel 7 lid 3 van deze Voorwaarden is bepaald.
2. Is het vervoer van een bepaalde hoeveelheid met toevoeging van circa overeengekomen en wordt buiten toedoen van de schipper minder dan het cijfer der bepaalde hoeveelheid vervoerd, dan is de vracht verschuldigd over het cijfer der bepaalde hoeveelheid onder aftrek van ten hoogste 2 1/2%.
3. Indien de schipper toelaat dat het schip met meer wordt beladen dan is overeengekomen, zonder dat de bevrachter daarin heeft bewilligd, dan heeft hij geen recht op vracht over het teveel geladene.
4. Indien evenwel bij de belading de goederen de schipper niet wor-

den toegewogen of toegemeten en/of de schipper geen directe invloed kan uitoefenen op de te laden hoeveelheid, zodat een nauwkeurige gewichtsvaststelling tijdens de belading redelijkerwijs niet mogelijk is, zal er recht op vracht bestaan over de meer geladen tonnen, voor zover deze 2 1/2% van het in het charter overeengekomen gewicht niet te boven gaan, onverlet het bepaalde in lid 3 van dit artikel.

5. Wanneer de vracht in een som ineens is bepaald, ondergaat deze som geen vermindering, indien buiten de schuld van de schipper minder dan de overeengekomen hoeveelheid is vervoerd; wordt meer dan de overeengekomen hoeveelheid vervoerd, dan kan de vracht naar billijkheid worden verhoogd.

6. Wordt op meer losplaatsen gelost, terwijl de charter wel de vracht voor verschillende losplaatsen noemt, echter niet bepaalt hoeveel in elke losplaats zal worden gelost, dan is onverminderd artikel 8:937 BW en artikel 49 van deze Voorwaarden over de gehele lading de vracht verschuldigd van de losplaats, die uit de losplaatsen, waar werkelijk is gelost, de hoogste vracht heeft genoteerd.

Artikel 64

Vracht per 1000 kg

De vracht wordt voor alle zaken, die per gewicht worden vervoerd, berekend naar tonnen van 1000 kg.

Artikel 65

Oponthoud tijdens de reis

1. In geval van onvoorzien oponthoud is de schipper verplicht de bevrachter of ontvanger hiervan onverwijld in kennis te stellen voor zover verwacht kan worden, dat dit oponthoud ten minste 24 uur zal duren, op verbeurte van een bedrag van f 100,--. Kosten van het bericht als hier bedoeld zijn voor rekening van bevrachter of ontvanger.
2. Wanneer het schip tijdens de reis zodanige schade oploopt, dat het de reis noch op eigen kracht noch met sleepboothulp kan volbrengen zonder dat de veiligheid van schip en vaart in gevaar komt, blijft in afwijking voor zover nodig van artikel 8:935 BW de overeenkomst van kracht, tenzij de bevrachter binnen vier dagen nadat de schade is gemeld, verklaart het herstel niet te willen afwachten; in dat geval is hij een deel van de netto-vracht verschuldigd, evenredig aan het deel van de gehele reis, dat is afgelegd, vermeerderd met de reeds door de schipper voor het nog niet afgelegde gedeelte der reis gemaakte kosten.

Artikel 66

Vracht of vergoeding naar billijkheid

Indien de gevallen waarin vracht niet verschuldigd zou zijn, de bevrachter of ontvanger door het vervoer der zaken is gebaat of andere omstandigheden naar het oordeel van de rechter daartoe aanleiding geven, kan deze op vordering van de schipper beslissen, dat een vergoeding verschuldigd is en het bedrag daarvan naar billijkheid bepalen.

Artikel 67

Zekerheidstelling

1. De schipper die gebruik wenst te maken van het aan de vervoerder in artikel 8:954 lid 2 BW toegekende recht om zolang de aflevering van de zaak niet is voltooid zekerheid te vorderen voor hetgeen de ontvanger aan hem terzake van het vervoer van die zaken alsmede als bijdrage in de averij-grosse schuldig is, kan die zekerheid slechts vorderen in de vorm van een bankgarantie conform bijlage A-1.

2. Indien de schipper, bij gebreke van het cognossement, toch overgaat tot uitlevering van de zaken is de schipper gerechtigd overeenkomstig artikel 8:954 lid 2 BW zekerheidstelling te vorderen voor alle schade die hij dientengevolge zal lijden; de schipper kan die zekerheid slechts vorderen in de vorm van een bankgarantie conform bijlage A2.

3. In geval van geschil over het bedrag van de te stellen zekerheid, beslist de in artikel 631 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering aangewezen president van de rechtbank.

Artikel 68

Rembours

De schipper is verplicht bij de ontvanger te innen de bedragen die als rembours op de zaak drukken; hij is echter niet tot het nemen van rechtsmaatregelen gehouden.

Artikel 69

Overwinteringskosten

Wanneer in de internationale vaart het schip door ijsgevaar gedwongen is een veilige ligplaats op te zoeken, worden alle kosten van het in- en uitvaren dier haven of plaats, daaronder begrepen kosten van lichten, schade door het lichten ontstaan aan schip en lading, sleeplozen, havengeld alsmede de kosten van bewaking in averij-grosse over schip en lading omgeslagen.

Artikel 70

Averij-grosse

Onverminderd het in artikel 69 van deze Voorwaarden bepaalde, wordt averij-grosse geregeld overeenkomstig de Rijnregels I.V.R. 1979, zoals deze van kracht zijn op het tijdstip van het sluiten van de vervoersovereenkomst.

§ 10.

Omvang der aansprakelijkheid voor schade en verlies

Artikel 71

Hoofdverplichting van de schipper

De schipper is verplicht ten vervoer ontvangen zaken ter bestemming af te leveren en wel in de staat waarin hij hen heeft ontvangen.

Artikel 72

Vertraging

1. Onder voorbehoud van het tweede lid van dit artikel is de schipper niet verplicht binnen enige termijn, welke dan ook, af te leveren.

2. Slechts wanneer de bevrachter bewijst, dat tussen hem en de schipper zelf bij het sluiten van de overeenkomst in afwijking van lid 1 van het onderhavige artikel uitdrukkelijk een termijn van aflevering werd overeengekomen en de termijn in de overeenkomst alsmede, voor zover van toepassing, in het cognossement dan wel de vrachtbrief met zoveel woorden is vermeld, is de schipper behoudens overmacht als genoemd in artikel 73 lid 1 van deze Voorwaarden, bij overschrijding van deze termijn voor de gevolgen daarvan aansprakelijk.

3. Indien de schipper aansprakelijk is, uitsluitend doordat hij niet afleverde binnen de in lid 2 van dit artikel genoemde termijn, is zijn aansprakelijkheid beperkt tot éénmaal de overeengekomen vracht. Indien de schipper aansprakelijk is zowel omdat hij de zaken niet afleverde binnen de in lid 2 van dit artikel genoemde termijn en tevens uit hoofde van artikel 71 van deze Voorwaarden, dan is zijn verplichting uit hoofde van vertraging beperkt tot de vracht onder aftrek van de door hem verschuldigde schadevergoeding wegens niet afleveren van de zaak, dan wel niet afleveren van de zaak in de staat waarin hij haar ontvangen heeft.

Artikel 73

“Vervoerdersovermacht”

1. De schipper is niet aansprakelijk voor schade ontstaan door een beschadiging, voor zover deze is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig schipper niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een schipper de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen.

2. Ten aanzien van deugdelijkheid en geschiktheid van het schip en van het materiaal, waarvan hij zich bedient of die hij ter beschikking stelt, is van de schipper de zorg vereist van een zorgvuldig schipper, die aan boord van eigen schip vervoert en gebruik maakt van eigen materiaal. Voor ondeugdelijkheid of ongeschiktheid van materiaal, dat door de bevrachter of ontvanger ter beschikking van de schipper is gesteld, is de schipper niet aansprakelijk, voor zover een zorgvuldig schipper zich van zulk materiaal zou hebben bediend.

3. Onder beschadiging worden mede verstaan geheel of gedeeltelijk verlies van zaken, vertraging, alsmede ieder ander schade veroorzakend feit.

Artikel 74

Bevrijdende omstandigheden

Vermoed wordt dat een zorgvuldig schipper de volgende omstandigheden niet heeft kunnen vermijden:

- a. brand;
- b. ontploffing;
- c. hitte;
- d. koude;
- e. optreden van knaagdieren of ongedierte;
- f. bederf;
- g. lekkage;
- h. smelting;
- i. ontvlaming;
- j. corrosie.

Artikel 75

Gevoelige zaken, levende dieren en zaken in containers

Wanneer vervoerde zaken een beschadiging of een verlies lijden, waaraan zij door hun aard licht onderhevig zijn, wanneer levende dieren doodgaan of beschadigd worden, of wanneer door de bevrachter in een container gestuwde zaken bij onbeschadigde container een beschadiging of een verlies lijden, wordt vermoed dat de schipper noch de omstandigheid die deze beschadiging of dit verlies veroorzaakte heeft kunnen vermijden, noch heeft kunnen verhinderen, dat deze omstandigheid tot deze beschadiging of dit verlies leidde.

Artikel 76

Wettelijke aansprakelijkheidsontheffing voor navigatiefouten

1. De schipper is niet aansprakelijk voor schade ontstaan door een beschadiging voor zover deze, hoe dan ook, is veroorzaakt door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van één of meer opvarenden van het schip, de sleepboot of de duwboot, gepleegd bij de navigatie daarvan, tenzij de navigatiefout niet zou zijn gemaakt indien de schipper bij de keuze van deze personen gehandeld zou hebben als van een zorgvuldig schipper mag worden verwacht. Het in de vorige zin bepaalde geldt ook voor zover de beschadiging mede werd veroorzaakt door een na de navigatiefout opgekomen omstandigheid, die een zorgvuldig schipper heeft kunnen vermijden of waarvan zulk een schipper de gevolgen heeft kunnen verhinderen. Fouten gepleegd bij het samenstellen van een sleep of van een duweenheid zijn navigatiefouten als hier bedoeld.

2. Voor schade ontstaan door eigen navigatiefouten is de schipper slechts aansprakelijk, wanneer hij deze beging hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

3. Onder beschadiging worden mede verstaan geheel of gedeeltelijk verlies van zaken, vertraging, alsmede ieder ander schade veroorzakend feit.

Artikel 77

Berekening schadevergoeding

1. Voor zover de schipper aansprakelijk is wegens niet nakomen van de op hem uit hoofde van artikel 71 van deze Voorwaarden, rustende verplichtingen, heeft de bevrachter geen ander recht dan betaling te vorderen van een bedrag, dat wordt berekend met inachtneming van de waarde welke zaken als de ten vervoer ontvangene zouden hebben gehad zoals, ten tijde waarop en ter plaatse waar, zij zijn afgeleverd of zij hadden moeten zijn afgeleverd.

2. De in het eerste lid genoemde waarde wordt berekend naar de koers op de goederenbeurs of, wanneer er geen dergelijke koers is, naar de gangbare marktwaarde of, wanneer ook deze ontbreekt, naar de normale waarde van zaken van dezelfde aard en hoedanigheid.

3. De schipper is in geen geval aansprakelijk voor verlies of schade van of aan zaken of met betrekking tot deze, indien aard of waarde daarvan door de bevrachter opzettelijk verkeerdelijk is opgegeven en, indien een cognossement of vrachtbrief is afgegeven, daarin verkeerdelijk is opgenomen.

Artikel 78

Aansprakelijkheidsbeperking

1. Onverminderd het bepaalde in het Koninklijk Besluit van 11 maart 1991 gepubliceerd in het Staatsblad 1991, 107 is de schadevergoeding, die de schipper wegens het niet nakomen van de op hem uit hoofde van artikel 71 van deze Voorwaarden, rustende verplichtingen mogelijkerwijze is verschuldigd, onder voorbehoud van lid 2 beperkt tot een bedrag van f 6,- per kilogram.

2. De schadevergoeding die de schipper mogelijkerwijs is verschuldigd wegens het niet nakomen van de op hem uit hoofde van artikel 71 van deze Voorwaarden, rustende verplichtingen, is indien het onverpakt massagoed betreft, beperkt tot een bedrag van f 500,- per duizend kilogrammen of een overschietend gedeelte daarvan.

Artikel 79

Aansprakelijkheidsbeperking bij opzet en "grove schuld" van ondergeschikten en hulppersonen

Een handeling of nalaten van wie ook, behalve van de schipper zelf, geschied met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien, ontnemt de schipper niet het recht zich op enige uitsluiting of beperking van zijn aansprakelijkheid te beroepen.

Artikel 80

Begin en einde van aansprakelijkheid

1. De inontvangstneming heeft plaats naarmate de ten vervoer aangenomen zaken in het schip worden geladen en de aflevering vindt plaats naarmate de zaken uit het schip worden gelost.

2. De schipper is niet aansprakelijk voor beschadiging der zaken opgekomen vóór het laden in of na het lossen uit het schip.

3. Onder beschadiging worden mede verstaan niet-aflevering en geheel of gedeeltelijk verlies van zaken.

Artikel 81

Aansprakelijkheid niet-contractanten

1. Wanneer een vordering wegens beschadiging van de zaken buiten overeenkomst wordt ingesteld tegen welke persoon dan ook, die door de schipper of door een ander voor de uitvoering van de overeenkomst wordt gebruikt, kan die persoon zich beroepen op de bepalingen van deze Voorwaarden, die de aansprakelijkheid van de schipper beperken of uitsluiten.

2. Onder beschadiging worden mede verstaan geheel of gedeeltelijk verlies van zaken, vertraging, alsmede ieder ander schade veroorzakend feit.

Artikel 82

Vrijwaring

1. De bevrachter zal de schipper vrijwaren voor acties door derden tegen de schipper ingesteld terzake van beschadiging van de zaken dan wel terzake van schade, welke dan ook, door de lading teweeggebracht of kosten gemaakt ter voorkoming daarvan.

2. Onder beschadiging worden mede verstaan geheel of gedeeltelijk verlies van zaken, vertraging, alsmede ieder ander schade veroorzakend feit.

§ 11.

Aansprakelijkheid en bewijs

Artikel 83

Stukstal

Indien de schipper bij belading niet de gelegenheid heeft gehad zonder bijzondere voorzieningen het stukstal vast te stellen, is hij gerechtigd in het cognossement of de vrachtbrief een bemerking op te nemen als "stukstal onbekend" of "aantal onbekend".

Deze bepaling laat onverlet de aansprakelijkheid voor de schipper die voortvloeit uit artikel 8:921 lid 2 BW.

Artikel 84

Verklaring van derden

De schipper is niet gebonden door de inhoud van het manifest noch door verklaringen door hem in de zin van artikel 52 dezer Voorwaarden aan de douane afgelegd noch door een vervoerdocument dat niet door of bevoegdlijk namens hem is ondertekend, ook al zou hij op enigerlei wijze overeenkomstig een dergelijk vervoerdocument hebben gehandeld.

Artikel 85

Vershil bij ijkopnamen

Indien de verzegeling van het schip ongeschonden is, terwijl er verschil is tussen uitkomst van de ijkopname na de belading en de uitkomst van de ijkopname voor de lossing, is dit verschil geen bewijs van tekort, tenzij kwade trouw wordt bewezen.

HOOFDSTUK III RUIMTEBEVRACHTING

Artikel 86

1. Ruimtebevrachting is de reisbevrachting tegen een naar inhoud van het schip bepaalde vracht.
2. Op ruimtebevrachting zijn Hoofdstuk I, II en VIII van deze Voorwaarden toepasselijk met dien verstande dat:
 - a. de schipper slechts ruimte ter beschikking stelt en niet verplicht is een bepaalde hoeveelheid te vervoeren;
 - b. in afwijking van artikel 10 van deze Voorwaarden het laden van zaken op het dek of als bovenlast geoorloofd is, indien dit is overeengekomen;
 - c. als vracht altijd verschuldigd is het overeengekomen bedrag, onverschillig de vervoerde hoeveelheid, terwijl artikel 63 lid 5 van deze Voorwaarden niet toepasselijk is;
 - d. oponthoud doordat het schip de laad- of losplaats niet kan bereiken en alle kosten van lichten voor rekening van de bevrachter zijn.

HOOFDSTUK IV TIJDBEVACHTING

Artikel 87

1. Voor tijdbevrachting in de zin van artikel 8:892 BW, waarop toepasselijk zijn de artikelen 880, 894, 897, 936, 941, 943, 944, 945, 949 en 950 van Boek 8 BW, geldt het volgende:
 - a. alle kosten van voortstuwing, sleepkosten en vaarkosten, met inbegrip van havengelden, zijn voor rekening van de bevrachter;
 - b. bij aanvang van een reis, waarvan de duur van meer dan zes dagen is te verwachten, heeft de schipper recht op een voorschot gelijk aan de huur van zes dagen;
 - c. de bepalingen van deze Voorwaarden omtrent reisbevrachting vinden, voorzover de aard van de overeenkomst dit gedoogt en dit artikel niet anders bepaalt, overeenkomstige toepassing, met dien verstande, dat de artikelen 46 lid 1 en 69-85 van deze Voorwaarden in elk geval toepasselijk zijn, maar niet de artikelen 31-35, 37-44, 45 lid 2, 48-50, 53-56, 60, 61, 63-65 en 67.
2. In afwijking van artikel 36 van deze Voorwaarden geldt voor tijdbevrachting het volgende:
 - a. elke werkdag heeft een werktijd van 12 uren. De werktijd is verdeeld in twee tijdvakken, lopende van 06.00 tot 12.00 uur en van 12.00 tot 18.00 uur;

- b. indien voor de aanvang en/of na het einde van de werktijd als bedoeld onder a. wordt geladen of gelost, dan telt elk der tijdvakken van 0.00 tot 06.00 uur, of van 18.00 tot 24.00 uur, waarin wordt geladen of gelost als een halve werkdag;
- c. doet een omstandigheid als bedoeld onder b. zich voor op een werkdag waaraan een zondag is voorafgegaan, dan telt het tijdvak van 0.00 tot 06.00 uur, waarin wordt geladen of gelost als een gehele werkdag.
Doet een dergelijke omstandigheid zich voor op een werkdag, waarop een zondag volgt, dan telt het tijdvak van 18.00 tot 24.00 uur, waarin wordt geladen of gelost als een gehele werkdag;
- d. indien op een zondag wordt geladen of gelost, hetgeen slechts zal geschieden met uitdrukkelijke toestemming van de schipper dan gelden de tijdvakken van 0.00 tot 06.00 uur, van 06.00 tot 12.00 uur, van 12.00 tot 18.00 uur of van 18.00 tot 24.00 uur als een gehele werkdag.

HOOFDSTUK V VLETTEN

Artikel 88

1. De overeenkomst van vletten is de tijdbevrachting strekkende tot vervoer van zaken binnen een havencomplex.
2. Op de overeenkomst van vletten is lid 1 van artikel 87 van deze Voorwaarden toepasselijk, met dien verstande, dat alle vaarkosten, uitgezonderd het havengeld, voor rekening van de bevrachter komen, terwijl bovendien, indien de overeenkomst medebrengt, dat het schip zich naar een andere gemeente van hetzelfde havencomplex begeeft, wel voor rekening van de bevrachter zijn het havengeld in die andere gemeente en het havengeld verschuldigd na terugkeer in de oorspronkelijke gemeente.
3. In afwijking van artikel 36 van de voorwaarden geldt voor vletten het volgende:
 - a. Elke werkdag heeft een werktijd van 12 uren. Deze loopt van 06.00 tot 18.00 uur.
 - b. Indien gedurende een tijdvak van 18.00 tot 24.00 uur of van 00.00 tot 06.00 uur wordt gewerkt wordt voor elk van deze tijdvakken een extra vergoeding gegeven gelijk aan de helft van de vletprijs van één dag.
 - c. Indien op een zondag wordt gewerkt, hetgeen slechts mag geschieden met de uitdrukkelijke toestemming van de schipper, gelden voor deze dag dezelfde regelen als voor een werkdag, terwijl daarnaast aan de schipper een aparte vergoeding verschuldigd is ten bedrage van de helft van de vletprijs van één dag voor elk der tijdvakken van 00.00 tot 06.00 uur, 06.00 tot 12.00, 12.00 tot 18.00 en van

18.00 tot 24.00 uur waarin wordt gewerkt.

4. Onder werken in de zin van dit artikel wordt verstaan laden, lossen en varen of het zich op verzoek van de bevrachter of ontvanger daartoe gereed houden.

5. Na het eind der overeenkomst moet het schip terstond worden teruggeleverd en vrijgegeven op de plek waar het zich bevond bij het sluiten van de overeenkomst.

HOOFDSTUK VI LIGGEN

Artikel 89

Ligovereenkomst

1. De ligovereenkomst is de overeenkomst waarbij de schipper zich verbindt een schip anders dan bij wijze van rompbevrachting uitsluitend op binnenwateren ter beschikking te stellen van de bevrachter, teneinde aan boord daarvan zaken te laden, op te slaan en daaruit te lossen.

2. De bepalingen van deze Voorwaarden omtrent tijdbevrachting vinden, voorzover de aard van de ligovereenkomst zich daartegen niet verzet, overeenkomstige toepassing; in elk geval zijn artikel 46 lid 1 en artikelen 70-85 van deze Voorwaarden toepasselijk.

Artikel 90

Ligcognossement

Na lading van het schip heeft de bevrachter recht op een ontvangstbewijs of een ligcognossement, dat in overeenstemming moet zijn met de charter.

Artikel 91

Aanvang der overeenkomst

Indien het schip zich bij het sluiten der overeenkomst in de laadplaats bevindt, heeft de bevrachter het recht op die dag de belading aan te vangen, terwijl dan met ingang van die dag het liggeld verschuldigd wordt; in het tegenovergestelde geval wordt het liggeld verschuldigd met ingang van de dag na dien waarop de overeenkomst is gesloten.

Artikel 92

Orders bevrachters opvolgen

1. De schipper moet binnen de grenzen van de charter in alles dat het aannemen en afleveren der lading betreft, de orders van de bevrachter opvolgen; hij is gehouden in diens schriftelijke opdracht gelegenheid te geven tot het omwerken der lading en toezicht daarop en toe te laten dat monsters van de lading worden genomen. Indien de bevrachter voor de verzorging der lading het schip wenst te verhalen, heeft de schipper recht op de uitgaven, die het verhalen voor hem medebrengt.

2. Wanneer order tot verhalen na 18.00 uur wordt gegeven, is de schipper niet verplicht daaraan gevolg te geven voor de volgende morgen te 06.00 uur, tenzij voor 18.00 uur kennis werd gegeven dat na 18.00 uur een order tot verhalen kan worden verwacht en de bedoelde order voor 20.00 uur wordt verstrekt.

Artikel 93

Onkosten bij liggen

Alle vaarkosten met uitzondering van het havengeld komen ten laste van de bevrachter.

Artikel 94

Beëindiging door schipper

1. De schipper kan de overeenkomst, indien zij voor onbepaalde tijd is aangegaan, door een schriftelijke opzegging met een termijn van dertig dagen beëindigen. In geval van een dergelijke opzegging moet het schip uiterlijk op de dertigste dag gelost zijn.

2. De schipper heeft, indien de overeenkomst voor onbepaalde tijd is aangegaan, recht, dat telkens na verloop van dertig dagen het liggeld wordt gebracht op het bedrag, dat op de vrachtenmarkt geldt. Bij verschillen tussen partijen wordt het nieuwe liggeld vastgesteld door bindend advies van een of meer personen aangewezen door de Voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken binnen welker gebied het schip ligt.

3. Indien een overeenkomst voor bepaalde tijd is aangegaan en na afloop van die tijd stilzwijgend wordt verlengd, wordt zij beschouwd als een overeenkomst voor onbepaalde tijd aangegaan.

Artikel 95

Beëindiging door bevrachter

De bevrachter kan de overeenkomst, indien zij voor onbepaalde tijd is aangegaan, te allen tijde beëindigen, met dien verstande, dat tenminste een liggeld van drie dagen verschuldigd is.

Artikel 96

Kennisgeving tijdstip lossing

De kennisgeving, dat de bevrachter wil lossen, moet tenminste 6 uur voor de aanvang der lossing worden gedaan; heeft de bevrachter geen uur voor de aanvang der lossing genoemd, dan moet het schip gereed zijn te lossen te 06.00 uur v.m. van de dag, volgende op de dag waarop kennis is gegeven.

De kennisgeving kan niet geldig gedaan worden op zondag noch tussen 0.00 uur des middernachts en 06.00 uur v.m.

Artikel 97

Voorschot op en betaling van liggeld

1. Na de belading heeft de schipper recht op een voorschot ten bedrage van vier dagen liggeld, met dien verstande, dat indien de overeenkomst is gesloten voor een bepaald aantal dagen, dit voorschot bedraagt het liggeld over één derde van dat aantal dagen, echter ten hoogste veertien.
2. Het liggeld is tenzij de overeenkomst korter duurt, telkens na veertien dagen opeisbaar.

HOOFDSTUK VII LIGGEN EN/OF VAREN

Artikel 98

Begrip overeenkomst

1. De overeenkomst voor liggen en/of varen is de overeenkomst, waarbij de schipper zich verbindt een schip, anders dan bij wijze van rompbevrachting, uitsluitend op de binnenwateren ter beschikking te stellen van de bevrachter en waarbij de bevrachter de keuze heeft het schip terstond te laten varen dan wel het schip te laten liggen of het, na een tijd van liggen, te laten varen.
2. De bevrachter heeft ook het recht het schip gedeeltelijk te lossen en daarna te laten varen, met dien verstande, dat voor het varen altijd verschuldigd is de vracht, die voor de volle lading verschuldigd zou zijn geweest.
3. Tenzij dit hoofdstuk anders bepaalt, wordt het liggen beheerst door wat deze Voorwaarden en Boek 8 BW omtrent het liggen bepalen en het varen door wat deze Voorwaarden en Boek 8 BW bepalen omtrent het varen in reisbevrachting of in tijdbevrachting, naar gelang de overeenkomst voor wat het varen betreft, een reisbevrachting of een tijdbevrachting uitmaakt.

Artikel 99

Order tot varen en slepen

1. De bevrachter heeft te allen tijde het recht de schipper op te dragen de reis te aanvaarden.
De schipper die aan degene die hem op een vrijdag opdracht tot varen geeft, mededeelt het voornemen te hebben zich op zaterdag losgereed te melden, wordt geacht rechtsgeldig een aankondiging te hebben gedaan, zoals bedoeld in artikel 31, lid 3, eerste alinea.
De tweede alinea van artikel 31, lid 3, vindt overeenkomstig toepassing.

2. Indien na een tijd van liggen een opdracht tot varen de schipper bereikt op een zondag of op zaterdag na 11.00 uur, of op een andere dag na 16.00 uur, ontstaat zijn verplichting tot varen eerst op de eerstvolgende werkdag des voormiddags te 06.00 uur, in alle andere gevallen gaat in afwijking van artikel 8:997 BW die verplichting na 4 uren in.
3. Indien het beding "vrij slepen" is gemaakt, gaat de in artikel 54 van deze Voorwaarden genoemde termijn in, zodra overeenkomstig lid 2 van het artikel de schipper verplicht is te varen.
4. Indien moeilijkheden die reeds bestonden of rederijkerwijs waren te voorzien toen de order tot varen werd gegeven, gedurende de reis verhinderen deze te vervolgen, is voor de tijd van wachten overliggeld verschuldigd, of, indien daghuur is overeengekomen, de voor het varen bepaalde daghuur.

Artikel 100

Order gedurende de reis

1. Bij cognossementen kan de schipper verplicht worden onderweg order voor zijn bestemming te vragen, echter één maal.
Deze order mag niet strekken tot afwijking van de normale vaarroute.
2. In de internationale vaart wordt wachten op orders als liggen beschouwd.

Artikel 101

Beëindiging overeenkomst

1. Indien een bepaalde ligtijd is bedongen, kan de schipper na afloop daarvan de overeenkomst opzeggen door een schriftelijke mededeling aan de bevrachter, met dien verstande, dat deze gedurende twee etmalen na de ontvangst van die schriftelijke mededeling het recht heeft alsnog door een schriftelijke mededeling te verlangen, dat het schip zal varen; doet de bevrachter deze schriftelijke mededeling niet, dan moet de bevrachter na verloop van deze twee etmalen na ontvangst van des schippers mededeling beginnen het schip te lossen, terwijl de lossing beëindigd moet zijn binnen de termijnen bepaald in artikel 34 van deze Voorwaarden.
Het liggeld is verschuldigd tot en met de laatste losdag.
2. Indien de bevrachter besluit het schip te doen varen, is de schipper verplicht de reis te aanvaarden op de eerste werkdag na het einde van de eerste in lid 1 genoemde termijn van 2 etmalen, mits de vereiste documenten in zijn bezit zijn.

Artikel 102

Liggeld en vracht

1. Het liggeld is verschuldigd met ingang van het tijdvak, overeenkomstig het bepaalde in artikel 36 lid 1 en 2, volgend op het tijdvak waarin de feitelijke belading is beëindigd, doch in ieder geval na het verstrijken van de laadtijd. De berekening van de ligdagen vindt plaats overeenkomstig het bepaalde in artikel 35 lid 1 en artikel 36 lid 2 en 3 van deze Voorwaarden.
2. Indien het liggen gevolgd wordt door varen, is het liggeld verschuldigd tot en met de dag waarop na het geven van de order tot varen de schipper ter tekening is voorgelegd een vaarcognossement in de zin van artikel 45 lid 1 van deze Voorwaarden.
3. Indien de bevrachter order geeft tot varen, terwijl de door de bevrachter aangegeven losplaats niet te bereiken is, ook niet met lichten blijft de bevrachter het liggeld verschuldigd, totdat de reis kan worden aanvaard en volbracht.
4. Indien de vracht voor varen per dag is bedongen, zonder dat een bepaald bedrag is genoemd, geldt de dagvracht van de dag waarop order tot varen werd gegeven, indien op die dag zelf of binnen een etmaal na de order moet worden gevaren; wordt een order gegeven tot varen op een latere dag, dan geldt de dagvracht van de dag voor die latere dag. Bij verschil tussen partijen wordt het daggeld bij wijze van bindend advies vastgesteld door een of meer personen, aangewezen door de Voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, te Rotterdam.

HOOFDSTUK VIII VAREN EN/OF LIGGEN

Artikel 103

Begrip overeenkomst

Onder de overeenkomst tot varen en eventueel liggen wordt verstaan een overeenkomst waarbij de ontvanger de keuze heeft om het schip, na aankomst op de losplek, te lossen, te laten liggen of gedeeltelijk te lossen en vervolgens te laten liggen, tegen een vergoeding per dag, waarbij het schip binnen de losplaats blijft.

Tenzij dit hoofdstuk anders bepaalt, beheersen de bepalingen van deze Voorwaarden en Boek 8 BW omtrent het varen in reisbevrachting of in tijdbevrachting, naargelang de overeenkomst met betrekking tot het vaargedeele een reisbevrachting of een tijdbevrachting is, het vaargedeele van deze overeenkomst en de bepalingen van deze Voorwaarden en Boek 8 BW omtrent het liggedeele van deze overeenkomst.

Artikel 104

Ligprijs

1. In een situatie, zoals voorzien in artikel 19a van de Tariefbeschikking Ongeregeld Goederenvervoer Binnenscheepvaart, is de in de bevrachtingsovereenkomst overeengekomen ligprijs alleen verschuldigd over het overeengekomen aantal ligdagen. Over het aldus berekende liggeld is bevrachtingsprovisie verschuldigd.
2. De ligprijs is niet verschuldigd voor de tijdvakken waarop wordt gelost, met dien verstande dat het aantal niet groter is dan het aantal dat voortvloeit uit het van toepassing zijnde aantal losdagen op grond van de Tariefbeschikking Ongeregeld Goederenvervoer Binnenscheepvaart.
3. Na het verstrijken van de overeengekomen ligperiode kunnen de schipper en ontvanger een nadere overeenkomst aangaan voor wat betreft een nieuwe ligperiode en de hoogte van de voor die periode geldende ligprijs. Over het aldus overeengekomen liggeld is geen bevrachtingsprovisie verschuldigd.

Artikel 105

Opzegging van de overeenkomst

1. Direct na aankomst in de bestemmingsplaats en op elk ogenblik daarna kan de schipper aan de ontvanger kenbaar maken, dat hij de overeenkomst wenst te beëindigen, zulks met inachtneming van een opzegtermijn van dertig dagen. Zolang de schipper geen gebruik maakt van dit recht heeft hij het recht dat telkenmale na het verstrijken van een periode van dertig dagen het liggeld aan de marktsituatie wordt aangepast. Bij verschil tussen partijen is het gestelde in artikel 94, lid 2 van de Voorwaarden van toepassing.
2. Indien na het verstrijken van de opzegtermijn de lossing van het schip niet is beëindigd, is minimaal het dan geldende overliggeld verschuldigd. Het gestelde in artikel 35 van deze Voorwaarden is alsdan van toepassing.

Artikel 106

Ontbinding van de overeenkomst

Het bepaalde in artikel 39 van deze Voorwaarden is ook voor de gegarandeerde liggeld van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK IX GESCHILLEN

Artikel 107

Indien al degenen, die deze Bevrachtingsvoorwaarden deponeren, tevens op dezelfde plaatsen deponeren een Reglement tot al of niet bindende oplossing van geschillen, zal dit Reglement toepasselijk zijn op alle overeenkomsten, die aan deze Bevrachtingsvoorwaarden onderworpen zijn.

Artikel 108 Bevoegde rechter

Alle geschillen voortvloeiende uit of verband houdend met de uitvoering van de overeenkomst, waarop deze Bevrachtingsvoorwaarden van toepassing zijn, zullen, voor zover behorende tot de bevoegdheid van een arrondissementsrechtbank, in eerste instantie uitsluitend worden berecht door de arrondissementsrechtbank te Rotterdam.

Artikel 109 Toepasselijk recht

Op de overeenkomst, waarop deze Bevrachtingsvoorwaarden van toepassing zijn, en de daarmee verband houdende acties is Nederlands recht van toepassing.

HOOFDSTUK X BINNENLANDSE SPLITSREGELING

Artikel 110

Indien bij de binnenlandse beursregeling met toepassing van het Reglement voor het sluiten van overeenkomsten voor ongeregeld vervoer met toepassing van de splitsregeling worden bevracht, gelden op dit punt de volgende bepalingen:

1. Elk der met splitsing bevrachte schepen heeft het aantal laad- en losdagen, dat gegolden zou hebben voor het schip, dat juist groot genoeg zou zijn geweest om de lading in haar geheel naar de plaats van bestemming te vervoeren en kan de reis afzonderlijk en zelfstandig aanvangen, vervolgen en beëindigen.
2. Het overliggeld voor elk der met splitsing bevrachte schepen draagt de helft van het overliggeld, dat gegolden zou hebben voor een schip, dat juist groot genoeg zou zijn geweest om de lading in haar geheel naar de plaats van bestemming te vervoeren.

Deze bepaling geldt ook voor schepen met eigen mechanische voortstuwing met dien verstande, dat elk van deze schepen slechts recht heeft op de helft van het overliggeld voor schepen met eigen mechanische voortstuwing, indien de bevrachter aanvankelijk niet uitdrukkelijk een schip zonder voortstuwing heeft verlangd.

Na het verstrijken van een aantal overliddagen gelijk aan het krachtens lid 1 geldende aantal laaddagen zal echter het eigen overliggeld als bedoeld in artikel 35 dezer Voorwaarden verschuldigd zijn.

Bij de lossing vindt deze bepaling overeenkomstig toepassing.

3. Indien de destinatie van één of beide der met splitsing bevrachte schepen wordt gewijzigd, dient voor het (de) desbetreffende schip (schepen) een nieuwe bevrachtingsovereenkomst te worden aangegaan.

HOOFDSTUK XI SLOTBEPALINGEN

Artikel 111 Verband met Bevrachtingsvoorwaarden 1981

De Bevrachtingsvoorwaarden 1991 zijn naar aanleiding van het in werking treden van Boek 8 BW een aanpassing van de Bevrachtingsvoorwaarden 1981.

Artikel 112 Totstandkoming der voorwaarden

Deze Bevrachtingsvoorwaarden zijn overeengekomen door de Algemeene Schippers Vereeniging, het Centraal Bureau voor Rijn- en Binnenvaart, de Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart, de Federatie van Schippersbonden, de Koninklijke Vereniging het Comité van Graanhandelaren, de Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond en de FENEX, Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek, alle gevestigd te Rotterdam, de Scheepvaart Vereniging Noord en de Vereeniging van Nederlandsche Makelaars in Scheepsvrachten, gevestigd te Amsterdam en de EVO, Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport, gevestigd te Zoetermeer. Ten bewijze hiervan is een onderhandse akte opgemaakt die na ondertekening door partijen is gehecht aan de gedeponeerde Bevrachtingsvoorwaarden.

BIJLAGE A-1

Onherroepelijke garantie

.....(naam bank), gevestigd en kantoorhoudende te verklaart op eerste verzoek zelf in te staan voor de betaling van hetgeen (naam afzender of ontvanger) verschuldigd is of zal worden terzake van het vervoer van met het schip van naar, alsmede al hetgeen als bijdrage in averij-grosse op voornoemde zaken door bovengenoemde afzender of ontvanger verschuldigd is of zal worden.

..... (bankinstelling) datum.

BIJLAGE A-2

Bankgarantie

....., gevestigd en kantoorhoudende te nader te noemen *De Ontvanger* verklaart: als rechtmatig ontvanger in ontvangst te willen nemen (gewicht) (soort/lading) aflader aangevoerd door schipper/vervoerder/eigenaar van het schip “.....”, nader te noemen *de schipper* zulks zonder overgave van een op die zaken betrekking hebbend cognossement aan de schipper.

Ontvanger en

....., gevestigd en kantoorhoudende te nader te noemen *De Bank* verbinden zich, zowel afzonderlijk als ook gezamenlijk:
1. De schipper te zullen vrijwaren tegen alle nadelige gevolgen voortvloeiende uit het feit, dat de schipper de hiervoor bedoelde lading uit het schip “.....”, lost c.q. toestemming geeft tot lossing van bedoelde lading over te gaan zonder inontvangstname van een geldig op die zaken betrekking hebbend cognossement.
2. Onder nadelige gevolgen zoals hiervoor in sub 1 bedoeld, worden mede begrepen vracht, al hetgeen verschuldigd is als bijdrage in de averij-grosse en eventuele kosten van juridische bijstand en inwerkingskosten.
3. De hier gegeven garantie/borgtocht vervalt zodra de ontvanger het *rechtsgeldige*, op de zaken betrekking hebbende cognossement aan de schipper heeft overgedragen.
4. Lossing vindt plaats onder de voorwaarden zoals vermeld op het originele cognossement.
5. De Bank doet nadrukkelijk afstand van alle voorrechten en excepties, toekomend aan de garant of borg .
6. Indien de Bank of de Ontvanger betaalt, zijn zowel de Bank als de Ontvanger voor het bedrag der betaling bevrijd.

Bank: , plaats:/datum
Ontvanger: , plaats:/datum

BIJLAGE B

Protocol als bedoeld in artikel 45, lid 6, 7, 8 van de Bevrachtingsvoorwaarden 1991.

M.S./S.L.S.:
Schipper:
Geladen d.d.: ex zeeboot:
ex ruim:
Artikel:
Gewicht: kos.

Bemerkingen schipper en/of belader:

1. Kwaliteit/conditie:

2. Gewicht:

3. Weersomstandigheden:

4. Deklast: ja/nee

5. Eventuele andere bemerkingen:

dd. 19 .

Naam in blokletters

en handtekening
bevrachter of ontvanger

Naam in blokletters en

handtekening
schipper