

CENTRAAL **B**UREAU VOOR DE **R**IJN- EN **B**INNENVAART

VERVOERVOORWAARDEN
TRANSPORTBEDINGUNGEN
CONDITIONS DE TRANSPORT
CONDITIONS OF CARRIAGE



C

B

R

B



CBRB VERVOERVOORWAARDEN

Art 1. Werkingssfeer

- 1.1. Allen, die aan de vervoerovereenkomst deelnemen, bestaande uit, maar niet beperkt tot; afzender, vervoerder, ontvanger, geadresseerde, ondervoerder, opdrachtgever, aflader, lossen, feitelijk vervoerder, dit alles met inbegrip van de eventueel ingeschakelde tussenpersonen en/of opdrachtnemers, en verder ieder die uit de vervoerovereenkomst enig recht afleidt, onderwerpen zich hoofdelijk aan onderstaande voorwaarden.
- 1.2. Indien van deze voorwaarden wordt afgeweken dient dit uitdrukkelijk en schriftelijk te geschieden. De toepasselijkheid van andere voorwaarden wordt uitdrukkelijk van de hand gewezen.

Art 2. Definities

- 2.1. **Vervoerder:** een ieder door wie of namens wie met een afzender een overeenkomst is gesloten voor het vervoer van goederen over de binnenwateren. Onder vervoerder wordt tevens begrepen de ondervoerder voor zover van vervoer door een ander dan de contractueel vervoerder sprake is.
- 2.2. **Ondervoerder:** een ieder aan wie –een gedeelte van– de uitvoering van het vervoer over de binnenwateren is toevertrouwd. Onder ondervoerder wordt tevens begrepen degene die het vervoer –geheel of gedeeltelijk– feitelijk uitvoert.
- 2.3. **Afzender:** een ieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een overeenkomst voor het vervoer over binnenwateren is gesloten.
- 2.4. **Ontvanger:** een ieder die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen.
- 2.5. **Aflader:** afzender, ontvanger, opdrachtgever en aanbieder en/of degenen die in eigen naam voor of namens hen handelen.
- 2.6. **Vervoerovereenkomst:** iedere overeenkomst ongeacht de aard hiervan, waarbij een vervoerder zich verbonden heeft tegen betaling van vracht goederen over de binnenwateren te vervoeren.
- 2.7. **Vervoerdocument:** een document dat gebruikt wordt bij het vervoer van goederen over binnenwateren.

- 2.8. **Goederen:** al hetgeen ten vervoer als lading wordt aangeboden, met uitzondering van gesleepte of geduwde vaartuigen, personen, bagage en voertuigen van personen. Indien de goederen in een container, op een pallet of in een soortgelijke vervoerseenheid zijn samengebracht of zijn verpakt, wordt onder goederen eveneens deze eenheid of verpakking verstaan.
- 2.9. **Schriftelijk:** elke wijze waarop gegevens verstrekt kunnen worden waarbij de gegevens behouden blijven, te verifiëren zijn en tot bewijs kunnen dienen.
- 2.10. **Gevaarlijke goederen:** de goederen genoemd in of krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, het ADN, het ADN en/of andere nationale of internationale van kracht zijnde of wordende regelingen die gevaarlijke stoffen omschrijven en/of benoemen en van belang kunnen zijn voor het vervoer daarvan.
Tevens wordt onder gevaarlijke goederen verstaan alle andere goederen die door hun aard en/of eigenschappen gevaar opleveren en/of kunnen opleveren voor lijf, zaak, goed en schip, milieu inbegrepen, en/of bijzondere maatregelen vergen. Hieronder worden mede begrepen die goederen, die veiligheids- en/of voorzorgsmaatregelen vereisen met betrekking tot (de wijze van) laden, stuwage, lossen, vervoer, op- en overslag en behandeling, één en ander in de ruimste zin des woords.

Art 3. Vervoerovereenkomst

- 3.1. De vervoerder heeft de verplichting de goederen ter bestemming af te leveren in de staat waarin hij deze heeft ontvangen, behoudens voor zover in deze voorwaarden of in de toepasselijke wetgeving anders is bepaald.
- 3.2. Alle goederen moeten van een zodanige aard en toestand en/of samenstelling zijn dat elke schadelijke uitwerking op derden en goederen van derden, het schip en ladingcompartimenten, overige lading, het milieu, de veiligheid en zich aan boord bevindende goederen, personen en dieren uitgesloten is.
- 3.3. De vervoerder is gerechtigd de goederen langs een andere dan de overeengekomen of gebruikelijke weg naar de plaats van bestemming te vervoeren, de goederen voor risico van de aflader in andere schepen, waaronder begrepen die van een andere rederij, over te laden, te lichten of te lossen en/of –in geval van het vervoer van vloeibare goederen– in landtanks of elders op te slaan, waar en wanneer de omstandigheden dit verlangen en zulks door de vervoerder in het belang van het schip en/of de lading wordt geoordeeld.
- 3.4. Voor zover de vervoerder, op welk tijdstip dan ook, verklaringen afgeeft, meer in het bijzonder tegenover de autoriteiten en douane, handelt hij slechts als lasthebber van de aflader. De uit het afgeven van dergelijke verklaringen voortvloeiende gevolgen, van welke aard ook, komen voor rekening en risico van de aflader.

- 3.5. De afzender is gehouden iedere informatie omtrent de ten vervoer aangeboden goederen schriftelijk en tijdig aan de vervoerder kenbaar te maken. Deze verplichting is niet beperkt tot de wettelijke eisen maar omvat mede informatie over de aard van de goederen, de vereiste behandeling van de goederen, het gevaar dat de goederen eventueel op kunnen leveren, de mogelijkheid dat de goederen verontreinigingen of beschadigingen aan bijvoorbeeld, maar niet beperkt tot; (onderdelen van het) schip, bemanning, derden, het milieu en de lading teweeg kunnen brengen, en verder alle relevante gegevens die van belang kunnen zijn voor een veilig transport.
- 3.6. De afzender verstrekt de vervoerder een adres, telefoonnummer en/of meldplaats en de naam van de ontvanger aan wie de goederen afgeleverd kunnen worden.
- 3.7. Indien het vervoer om welke reden dan ook tijdelijk of blijvend onmogelijk is, is de vervoerder gerechtigd de goederen voor rekening en risico van de afzender te lossen en/of op te slaan op een zodanige plaats als de vervoerder juist zal achten.
In voornoemde gevallen is de vervoerder gerechtigd de reis als beëindigd te beschouwen.
- 3.8. Indien de ontvanger de goederen zonder voorbehoud geaccepteerd heeft wordt verondersteld dat de goederen in goede staat zijn afgeleverd.
- 3.9. Zonder uitdrukkelijke schriftelijke overeenkomst is de vervoerder niet verplicht de lading te verzekeren.
- 3.10. Indien de vervoerovereenkomst mede betrekking heeft op containervervoer over de weg, het spoor of met intermodaal transport zijn deze vervoerwaarden in ieder geval onverminderd van toepassing voor het gedeelte dat de container over water wordt vervoerd.
- 3.11. Ten vervoer aangeboden containers moeten NEN-ISO goedgekeurd zijn en aan NEN-ISO standaardafmetingen voldoen. Elke afwijking van de NEN-ISO standaard moet voorafgaand schriftelijk aan de vervoerder te kennen worden gegeven.
Als er containers aangeboden worden die afwijkende maten in hoogte, breedte, gewicht, uitvoering, vorm of anderszins hebben en/of lading bevatten die uitsteekt buiten de container(s) dan moeten deze gegevens tijdig en schriftelijk aan de vervoerder te kennen worden gegeven.

- 3.12. Alle aangeboden containers moeten zijn voorzien van de door de wet vereiste aanduidingen. De container moet zodanig beladen zijn dat geen hinder of gevaar kan ontstaan, noch voor de container, noch voor het schip, bemanning of derden.

De vervoerder is niet verantwoordelijk en/of aansprakelijk voor de aard, de staat en de hoedanigheid van de containers en/of de lading daarin en/of de aangebrachte zegels en/of (douane)versluitingen.

De afzender heeft de verplichting de hoedanigheid en het gewicht van de in de container geladen goederen tijdig en schriftelijk aan de vervoerder bekend te maken.

Als de lading van de container goederen betreft die bijzondere zorg vereisen zoals bijvoorbeeld levensmiddelen, goederen die een bepaalde temperatuur vereisen, gevaarlijk zijn of anderszins een bijzondere behandeling vergen, moeten deze gegevens minstens 24 uur voor belading schriftelijk bekend gemaakt worden aan de vervoerder.

Art 4. Documenten

- 4.1. Het vervoerdocument kan opgemaakt worden in elke vorm.
- 4.2. De vervoerder kan eisen, dat de afzender het origineel of een afschrift van het opgemaakte vervoerdocument mede ondertekent.
- 4.3. Indien een vrachtbrief door de afzender of de vervoerder wordt opgemaakt, alsmede indien door de vervoerder een cognossement dat als waardepapier kan dienen wordt opgemaakt, zijn de afzender respectievelijk de vervoerder gehouden dit schriftelijk aan hun contractspartij mede te delen.
- 4.4. Wanneer de afzender de te vervoeren zaken heeft omschreven staat de afzender voor de juistheid van de omschrijving in en is de vervoerder niet aansprakelijk indien die omschrijving niet overeenstemt met de werkelijkheid.
- 4.5. De afzender is verplicht alle vereiste documenten tijdig ter beschikking van de vervoerder te stellen.

Art 5. Aansprakelijkheid

- 5.1. Degenen die onder het begrip aflader vallen zijn hoofdelijk aansprakelijk voor alle verplichtingen die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, tenzij een verplichting uitsluitend aan één of meer van de genoemde partijen kan worden toegerekend.
- 5.2. De vervoerder is niet aansprakelijk zolang de te vervoeren goederen nog niet in het schip geladen en/of gestuwd zijn.

- 5.3. De vervoerder is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook ontstaan tijdens het laden of lossen van de goederen.
- 5.4. De vervoerder is niet aansprakelijk zodra de goederen uit het schip gelost zijn.
- 5.5. Voor zover de vervoerder laad- of loswerkzaamheden verricht doet hij dit voor het uitsluitende risico van de aflader, dit met inbegrip van de gebruikte werktuigen, ongeacht of zij al dan niet door de aflader of derden ter beschikking zijn gesteld.
- 5.6. De vervoerder is niet aansprakelijk voor gevolgschade, daaronder begrepen vertragingsschade, hoe ook genaamd en uit welke oorzaak dan ook.
- 5.7. Jegens derden is de vervoerder niet verder aansprakelijk voor schade, door welke oorzaak ook ontstaan, dan hij zou zijn uit de vervoerovereenkomst. Zijn werknemers, ondergeschikten, dienstverleners, opdrachtnemers en/of hulppersonen en/of degenen die de vervoerder, op welke wijze dan ook heeft ingeschakeld, kunnen zich op alle de vervoerder betreffende aansprakelijkheidsbeperkende of -uitsluitende bepalingen beroepen.
- 5.8. De aflader is verplicht de vervoerder te vrijwaren tegen alle aanspraken van derden waardoor de vervoerder verder aansprakelijk zou zijn dan op grond van de vervoerovereenkomst.
- 5.9. De vervoerder is niet aansprakelijk indien het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van brand, ontploffing, hitte, koude, bederf, smelting, breuk, roest, interne beschadiging, uitdroging, lekkage, normale reisverliezen (in volume of gewicht), ontvlaming, corrosie of door ongedierte en/of knaagdieren, tenzij bewezen wordt dat niet is gehandeld als een zorgvuldig vervoerder.
- 5.10. De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade, verlies of vertraging, indien deze het gevolg is van het verplaatsen, laden, stuwen of lossen van de goederen of het handelen of nalaten van de aflader.
- 5.11. De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade veroorzaakt door een overeengekomen wijze van vervoeren; zoals het vervoer van goederen als deklading, in open ruimen, op grond van de geldende regelgeving of op grond van handelsgebruiken, tenzij bewezen wordt dat een zorgvuldig vervoerder deze schade had kunnen verhinderen.
- 5.12. De vervoerder is niet aansprakelijk voor omstandigheden en/of gebeurtenissen, die de vaart naar de laad- of losplaats van het schip verhinderen, bemoeilijken en/of duurder maken, of het directe laden of lossen verhinderen, onverminderd het recht van de vervoerder om de daardoor te maken kosten ten laste van de aflader te brengen.

- 5.13. Voor de gebruikelijke afwijking van de geladen hoeveelheid goederen is de vervoerder niet aansprakelijk. Indien een geschil ontstaat over de hoeveelheid van geladen en/of geloste goederen, wordt die hoeveelheid door middel van een hertelling of meting op kosten van de aflader op de meest gereede plaats vastgesteld.
Indien de lading uit vloeistoffen bestaat, en niet anders is overeengekomen, wordt de gebruikelijke afwijking verondersteld 0,5% te zijn.
- 5.14. De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade of verlies door beschadiging of anderszins ten gevolge van het verbreken van (douane)versluiting van verzegelde goederen, voor zover de zorg van een zorgvuldig vervoerder is betracht.

Art 6. Beperking van de aansprakelijkheid

- 6.1. De aansprakelijkheid van de vervoerder, en voor zover er meer vervoerders in de zin van deze voorwaarden zijn, van alle vervoerders tezamen, is beperkt voor zover dit volgens de Nederlandse wet is toegestaan. Indien er dwingend-rechtelijke wetsbepalingen buiten Nederland van toepassing zouden zijn dan is de aansprakelijkheid beperkt tot de laagst mogelijke dwingend wettelijke aansprakelijkheid.
- 6.2. De vervoerder, zijn werknemers, ondergeschikten, dienstverleners en/of hulp-personen of opdrachtnemers en/of degenen die de vervoerder, op welke wijze dan ook heeft ingeschakeld, kunnen zich, ongeacht de aard van de aansprakelijkheid, jegens een wederpartij en jegens derden op de beperking van de aansprakelijkheid, beroepen.
- 6.3. Indien de vervoerder aansprakelijk is voor het verlies of de beschadiging van de goederen ten gevolge van het vervoer, is de door hem verschuldigde schadevergoeding maximaal gelijk aan de waardevermindering van de goederen op de plaats en dag van aflevering zoals vermeld in de vervoerovereenkomst. Bij gedeeltelijk verlies of beschadiging wordt de aansprakelijkheid naar evenredigheid berekend.
- 6.4. De waarde van de goederen wordt bepaald op basis van de beurswaarde of, indien deze ontbreekt, op basis van de marktwaarde, of, indien ook deze ontbreekt, op basis van de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.

Art 7. Schadevergoeding

- 7.1. Voor rekening van de aflader zijn alle boetes, schadevergoedingen, onkosten, geen uitgezonderd, direct of indirect aan de vervoerder opkomend wegens ongedekt(e) of op andere wijze frauduleuze vervoer, uitvoer of invoer van goederen door of namens de vervoerder en/of schipper en/of andere opvarenden.

- 7.2. De afzender is gehouden de schade te vergoeden die ontstaat door het niet of niet tijdig aanwezig zijn van de vereiste documenten.
- 7.3. Alle schade of kosten ontstaan door, of voortvloeiend uit het laden of lossen, de stuwage of iedere andere behandeling van de goederen zijn voor rekening van de aflader.
- 7.4. Onvoorziene kosten kunnen door de vervoerder in redelijkheid, aan de aflader worden doorberekend.
- 7.5. De schade en kosten, die ontstaan ten gevolge van de in dit artikel genoemde handelingen direct of indirect ontstaan, komen voor rekening van de aflader.

Art 8. Pand / Retentierecht

- 8.1. De vervoerder heeft jegens een ieder, die daarvan afgifte verlangt, een pandrecht en een retentierecht op alle zaken, documenten en gelden die de vervoerder uit welken hoofde en met welke bestemming ook onder zich heeft of zal krijgen voor alle vorderingen die hij ten laste van de aflader heeft of mocht krijgen.
- 8.2. De vervoerder kan de hem in het hiervoor genoemde lid toegekende rechten eveneens uitoefenen voor hetgeen aan hem door de aflader nog verschuldigd is in verband met voorgaande reizen.

Art 9. Laad- en losplaats

- 9.1. De afzender, dan wel de ontvanger, dient tijdig een veilige laad- en losplaats aan te wijzen. De laad- en losplaats dient te voldoen aan eisen die redelijkerwijs aan laad- en losplaatsen gesteld kunnen worden. Het schip moet op die plaats(en) altijd vlot blijven.
- 9.2. De laad- en losplaats moeten zodanig ingericht zijn dat het schip op een veilige wijze aangemeerd, afgemeerd, verlaten en betreden kan worden.
- 9.3. De vervoerder bepaalt of de aangewezen laad- en/of losplaats veilig is. Wanneer de plaats door hem niet veilig wordt geacht, is de vervoerder gerechtigd een nieuwe laad- en/of losplaats te eisen. Wanneer de aflader aan het vorenstaande geen, dan wel niet binnen redelijke tijd, gehoor geeft is de vervoerder gerechtigd zelf een laad- en/of losplaats te kiezen.
- 9.4. De vervoerder is gerechtigd de laad- of losplaats niet aan te varen en/of te verlaten, wanneer gevaren zoals, maar niet beperkt tot hoog- en laagwater het schip bedreigen.

- 9.5. De vervoerder behoeft het schip zonder nadere overeenkomst slechts te voeren tot de gemeente, waarbinnen de opgegeven losplaats is gelegen. Indien, door een oorzaak die niet aan de vervoerder kan worden toegerekend, de opgegeven losplaats of gemeente waarbinnen deze plaats gelegen is, niet kan worden bereikt, zijn eventuele kosten van overlading, lichten, lossen, doorvervoer enzovoort, te allen tijde voor rekening van de aflader.
- 9.6. De vervoerder is gehouden, zonder enigerlei aansprakelijkheid in geval van verzuim, de aflader van de onmogelijkheid de losplaats te bereiken in kennis te stellen. In het geval de aflader niet onverwijld voor overlading en doorvervoer zorgdraagt is de vervoerder gerechtigd zelf voor die overlading en doorvervoer zorg te dragen, één en ander voor rekening en risico van de aflader.
- 9.7. De schade en kosten, veroorzaakt door de in dit artikel genoemde oorzaken, zijn voor rekening van de aflader.

Art 10. Laden en lossen

- 10.1. Indien de aflader het schip vóór het overeengekomen vervoer niet controleert op reinheid en geschiktheid wordt vermoed dat het schip in alle opzichten voldoet aan de aan het vervoer gestelde eisen.
- 10.2. Indien de aflader van mening is, dat het schip niet geschikt is voor het overeengekomen vervoer, dient hij zulks door expertise te bewijzen. De expertise moet worden uitgevoerd door twee experts, één te benoemen door de vervoerder en één te benoemen door de aflader. Indien de benoemde experts niet tot overeenstemming komen, wordt door hen gezamenlijk een derde aangewezen. Komen beide experts niet tot overeenstemming over die derde, dan wordt deze derde expert, op verzoek van één of beide partijen benoemd door de bevoegde rechter of de voorzitter van het gerecht van eerste aanleg van de plaats waar moet worden geladen.
Wanneer de gehouden expertise de aflader in het gelijk stelt, kan hij de overeenkomst ontbinden zonder dat enige aanspraak op schadevergoeding te dier zake jegens de vervoerder ontstaat. Indien de expertise de vervoerder in het gelijk stelt kan de vervoerder overliggeld, schadevergoeding en/of ontbinding vorderen.
- 10.3. Indien een tankschip, na nominatie, wordt geweigerd is de aflader verplicht de redenen daarvan te vermelden. De aflader is gehouden de ontstane schade te vergoeden als de weigering het schip te accepteren redelijkerwijze niet aan de vervoerder toegerekend kan worden. Indien het schip en de bemanning voldoen aan de gebruikelijke voorwaarden met betrekking tot het te voeren product wordt de weigering het schip te accepteren geacht niet redelijk te zijn. Indien het tankschip is aangemeld en de keuring van het schip vindt niet binnen drie uur plaats dan is na deze drie uur schadevergoeding verschuldigd bij afkeuring van het schip.

- 10.4. Het schip wordt geacht te zijn gelost als het schip vrij van ladingresten wordt opgeleverd.
- 10.5. De vervoerder is na sommatie gerechtigd op kosten van de aflader de ladingresten te (doen) verwijderen.
- 10.6. Het laad- of losgereed melden van het schip kan te allen tijde vormvrij geschieden.
- 10.7. Wanneer het schip tijdens het laden en/of het lossen door welke oorzaak dan ook schade oploopt en/of veroorzaakt, is de aflader gehouden deze aan de vervoerder te vergoeden of te vergoeden hetgeen de vervoerder aan derden verschuldigd mocht zijn, een en ander tenzij de aflader bewijst, dat de schade niet is ontstaan door onveiligheid van de laad- en/of losplaats.
- 10.8. Indien vloeistoffen vervoerd worden zal de nominatietijd hoogstens 24 uur bedragen.
- 10.9. Indien vloeistoffen worden vervoerd is het moment waarop de goederen geacht worden te zijn ontvangen of afgeleverd het tijdstip waarop de goederen de scheepsflens passeren.
- 10.10. De werkzaamheden die het laden en lossen van een tankschip betreffen worden geacht in opdracht en voor rekening en risico van de aflader en/of de ontvanger plaats te vinden. De schipper bepaalt de wijze waarop geladen en/of gelost wordt. Het schip stelt de aan boord aanwezige pomp ter beschikking voor het laden en lossen van de goederen.
- 10.11. Aangeboden containers moeten op de laadlocatie vóór het transport aan de vervoerder zijn vrijgesteld, voorzien zijn van de juiste vervoerdocumenten en, indien van toepassing, de juiste ADNR documentatie. Indien hieraan niet is voldaan heeft de vervoerder het recht de terminal niet aan te varen, de containers niet in ontvangst te nemen en/of de container(s) op een andere wijze voor rekening van de afzender te (doen) vervoeren. De vervoerder kan in geval van stremming van het vaarwater de reeds in ontvangst genomen container(s) afleveren op een door de vervoerder te bepalen geschikte plaats; het verdere vervoer van de container(s) zal dan voor rekening van de afzender plaatsvinden.
- 10.12. De aflader is verplicht er voor zorg te dragen dat de laad- en losplaats tijdig de noodzakelijke instructies ontvangen over het aantal, de aard en de hoedanigheid van de te laden of te lossen containers.
Indien deze verplichting niet nagekomen wordt is de vervoerder gerechtigd, na overleg met de aflader, de container(s) op een andere laad- en/of losplaats te (doen) laden en/of lossen en/of over te slaan.
De vervoerder zal zorgdragen voor de benodigde informatie om de laad- en losprocedure op de overeengekomen datum en tijdstip uit te voeren.

Art 11. Laad- en lostijd

- 11.1. Indien de in de vervoerovereenkomst, of bij gebreke daaraan de in de wettelijke regeling, opgenomen laad- en/of lostijd niet wordt nagekomen is de vervoerder gerechtigd de goederen voor rekening en risico van de aflader te (doen) lossen en/of in een naar zijn mening daarvoor geschikte plaats op te slaan en te (doen) bewaren, zulks onverminderd zijn recht op vergoeding van de schade die hij lijdt ten gevolge van de niet tijdige inontvangstneming. De vervoerder is dan tevens gerechtigd de goederen geheel of gedeeltelijk te verkopen teneinde uit de opbrengst het hem verschuldigde te verhalen. Bij een dergelijke verkoop zal zoveel als redelijkerwijs mogelijk is met de belangen van de aflader rekening worden gehouden.
- 11.2. De vervoerder is niet verplicht de aflader van de voorgenomen opslag, lossing of verkoop in kennis te stellen. Indien mogelijk zal de vervoerder de aflader berichten en een redelijke termijn in acht nemen.
- 11.3. In de in dit artikel genoemde gevallen is geen ingebrekestelling vereist. Door het verstrijken van de overeenkomst is de aflader in verzuim.

Art 12. Oponthoud

- 12.1. Indien na de afvaart uit de laadhaven het schip buiten schuld of toedoen van de vervoerder wordt opgehouden, bijvoorbeeld door, maar niet beperkt tot, hoog- of laag water of ijsgang, is schadevergoeding verschuldigd.
- 12.2. Indien er door ijs en/of ijsgevaar oponthoud ontstaat wordt de belemmering voor de scheepvaart mede vastgesteld volgens de door de overheid uitgegeven mededelingen.
- 12.3. De vracht wordt berekend in de veronderstelling dat de vaart vrij en ongehinderd zal verlopen. Ieder oponthoud buiten de schuld van de vervoerder geeft hem recht op schadevergoeding.

Art 13. Gevaarlijke goederen

- 13.1. Bij gevaarlijke goederen is niet alleen de gebruikelijke handelsnaam op te geven, maar tevens de gevaarlijkheid, respectievelijk de gevarenklasse in de zin van de wet en wettelijke regelingen.
- 13.2. De aflader is te allen tijde gehouden met betrekking tot de in dit artikel genoemde goederen de vervoerder tijdig schriftelijk te instrueren omtrent aard en/of eigenschappen van de te vervoeren goederen en voorts over alle maatregelen, geen uitgezonderd, die door de vervoerder moeten worden genomen.

- 13.3. Wanneer de aflader in gebreke blijft tijdig een schriftelijke instructie te geven, alsmede in het geval van een onvolledige en/of onjuiste instructie met betrekking tot goederen als bedoeld in dit artikel, staat de aflader in voor de ongevaarlijkheid van de goederen en is hij aansprakelijk voor alle schade veroorzaakt door en verband houdende met de gevaarlijkheid van de goederen.

Art 14. Averij Grosse

- 14.1. In geval van averij grosse zijn de Rijnregels IVR, laatste versie, van toepassing.
- 14.2. De berekening van de omslag geschiedt op de plaats en door degenen, die daartoe door de vervoerder worden aangewezen.
- 14.3. Het recht van de vervoerder om bijdrage te eisen zal niet worden verkort, indien het gevaar, dat aanleiding gaf tot de opoffering of de gemaakte kosten, veroorzaakt is door schuld van de vervoerder en/of bemanning of van andere personen in loon- of andere dienst van de vervoerder of door onzeewaardigheid van het schip. In dat geval doet de aflader afstand van alle rechtsmiddelen, die openstaan tegen de vervoerder voor de door hem betaalde bijdrage in averij grosse.
- 14.4. De vervoerder is bevoegd het ter plaatse van de omslag gebruikelijke averijcompromis namens de aflader te ondertekenen.

Art 15. Cessie / overdracht

- 15.1. Alle rechten, aanspraken en vorderingen uit deze vervoervoorwaarden, dan wel uit de hiervoor opgemaakte documenten direct of indirect rijzende, kunnen, behalve in geval van overdracht van een aan order gesteld cognossement, zonder uitdrukkelijke toestemming van de vervoerder niet aan derden worden gecedeerd of anderszins overgedragen.

Art 16. Verval

- 16.1. De vervoerder is in ieder geval van alle aansprakelijkheid, uit welken hoofde ook, met betrekking tot schade aan of verlies van de vervoerde goederen, daaronder begrepen vertragingsschade, ontheven indien geen rechtsvordering wordt ingesteld binnen twaalf maanden na het ontstaan van de beweerde vordering. Deze termijn vangt in ieder geval ten laatste aan op de dag, waarop de goederen zijn gelost, dan wel zouden moeten zijn gelost. In geval van verlies of van vertraagde aflevering van de goederen vangt de termijn ten laatste aan op de dag waarop de aflevering had moeten zijn voltooid.

- 16.2. Alle overige aanspraken jegens de vervoerder, uit welken hoofde ook, vervallen na twaalf maanden. Deze termijn begint te lopen na het plaatsvinden van het voorval waarop de aanspraken zijn gebaseerd.

Art 17. Conversie / wettelijke aansprakelijkheidsregelingen

- 17.1. Voor zover deze voorwaarden, al dan niet gedeeltelijk, in strijd zijn met dwingende wettelijke voorschriften, ook als het slechts een deel van een bepaling betreft, dan blijven deze voorwaarden voor het overige in stand. Indien de strekking van een bepaling, voor zover in strijd met dwingende wettelijke voorschriften in overwegende mate aan die van een andere, geldige bepaling, beantwoordt, moet die andere bepaling in zoverre als aangewezen worden beschouwd en komt de geldige bepaling de werking van de vervangen bepaling toe.
- 17.2. Deze bepalingen kunnen niet worden uitgelegd als een verruiming van de aansprakelijkheid van de vervoerder ten opzichte van de wettelijke bepalingen, noch als een inperking van de rechten van de vervoerder volgens de wettelijke bepalingen.

Art 18. Toepasselijk recht / Geschillen

- 18.1. De rechtsverhouding tussen de partijen wordt beheerst door Nederlands recht.
- 18.2. Tot kennisneming van alle geschillen tegen de vervoerder is de bevoegde rechter te Rotterdam bij uitsluiting bevoegd. De bevoegde Rotterdamse rechter zal tevens, maar niet exclusief, bevoegd zijn kennis te nemen van vorderingen van de vervoerder.

Art 19. Voorwaarden

- 19.1. Deze voorwaarden zijn in de Nederlandse taal opgesteld. Bij verschil of tegenstrijdigheden is de Nederlandse taal beslissend.
- 19.2. Deze voorwaarden kunnen worden aangehaald als de CBRB vervoer voorwaarden.

Deze vervoer voorwaarden zijn op 16 mei 2002 ter griffie van de arrondissementsrechtbank te Rotterdam gedeponeed.

CBRB-TRANSPORTBEDINGUNGEN

Art.1. Anwendungsbereich

- 1.1. Diejenigen, die an diesem Transportvertrag teilnehmen, insbesondere: Absender, Frachtführer, Empfänger, Adressant, Unterfrachtführer, Auftraggeber, Ablader, Löscher, tatsächlicher Frachtführer, dies alles samt eventuell eingeschalteten Zwischenpersonen und/oder Auftragnehmern, und weiterhin jeder, der aus diesem Vertrag irgendeinen Anspruch ableitet, unterwerfen sich solidarisch den nachstehenden Bedingungen.
- 1.2. Wenn von diesen Bedingungen abgewichen wird, muss dies ausdrücklich und schriftlich geschehen.
Die Anwendbarkeit anderer Bedingungen wird ausdrücklich abgelehnt.

Art 2. Definitionen

- 2.1. **Frachtführer:** Jeder, durch den oder in dessen Auftrag mit einem Absender ein Vertrag für den Gütertransport über Binnengewässer abgeschlossen worden ist. Unter Frachtführer wird auch der Unterfrachtführer, insoweit von einem Transport durch irgendeinen anderen als den vertraglichen Frachtführer die Rede ist, verstanden.
- 2.2. **Unterfrachtführer:** Jeder, dem –zu einem Teil– die Durchführung des Transportes über Binnengewässer anvertraut worden ist. Unter Unterfrachtführer werden auch diejenigen, die den Transport –ganz oder teilweise– tatsächlich durchführen, verstanden.
- 2.3. **Absender:** Jeder, durch den oder in dessen Auftrag oder für dessen Rechnung ein Vertrag für den Transport auf den Binnengewässern abgeschlossen worden ist.
- 2.4. **Empfänger:** Derjenige, der berechtigt ist, die Güter in Empfang zu nehmen.
- 2.5. **Ablader:** Der Absender, Empfänger, Auftraggeber und Anbieter und/oder diejenigen, die im eigenen Namen handeln oder in deren Namen handeln.
- 2.6. **Transportvertrag:** Jeder Vertrag ungeachtet dessen Art, bei dem der Frachtführer sich gegen Bezahlung des Frachtpreises verpflichtet, Güter über Binnengewässer zu transportieren.
- 2.7. **Transportdokument:** Ein Dokument, das bei dem Transport über Binnengewässer benutzt wird.

- 2.8. **Güter:** Dasjenige, das für den Transport als Ladung angeboten wird, ausgenommen geschleppte oder geschobene Schiffe, Personen, Gepäck und Fahrzeuge von Personen. Wenn die Güter in einem Container, auf einer Palette oder in einer ähnlichen Transporteinheit zusammengebracht oder verpackt worden sind, wird unter Gütern ebenfalls diese Einheit oder Verpackung verstanden.
- 2.9. **Schriftlich:** Jede Weise, auf der Daten erteilt werden können, wobei die Daten aufbewahrt bleiben, zu überprüfen sind und als Beweis dienen können.
- 2.10. **Gefährliche Güter:** Die Güter wie erwähnt im oder gemäß dem Gesetz Transport gefährlicher Stoffe, ADN, der ADN und/oder sonstige national oder international in Kraft gesetzte oder in Kraft tretende Bedingungen, die gefährliche Stoffe umschreiben und/oder bestimmen und für deren Transport wichtig sein können.
- Außerdem werden unter gefährlichen Gütern alle andere Güter, die aufgrund ihrer Art und/oder Beschaffenheit Gefahr für Körper, Habe, Gut und Schiff, einschließlich Umwelt bringen und/oder bringen können und/oder besondere Maßnahmen verlangen, verstanden. Hierunter werden auch die Güter verstanden, die Sicherheits- und/oder Vorkehrungsmaßnahmen bezüglich Laden (auf welche Art), Stauen, Löschen, Transport, Lagern und Umschlag und Behandlung erfordern. Diese Bestimmung ist weit auszulegen.

Art. 3. Transportvertrag

- 3.1. Der Frachtführer ist verpflichtet, die Güter am Bestimmungsort in dem Zustand, in dem er sie erhalten hat, abzuliefern, es sei denn, dass in diesen Bedingungen oder in der anwendbaren Gesetzgebung anders vereinbart worden ist.
- 3.2. Alle Güter sollen von einer derartigen Art und einem derartigen Zustand und/oder einer Zusammensetzung sein, dass jede schädliche Auswirkung auf Dritte und Güter von Dritten, das Schiff und die Ladeabteilungen, die übrige Ladung, die Umwelt, die Sicherheit und die sich an Bord befindlichen Güter, Personen und Tiere, ausgeschlossen ist.
- 3.3. Der Frachtführer ist berechtigt, die Güter auf einem anderen als dem vereinbarten oder üblichen Weg zum Bestimmungsort zu befördern; die Güter auf Risiko des Abladers in andere Schiffe, unter denen die von anderen Reedereien, umzuladen, zu leichtern oder zu löschen und/oder –im Falle eines Transportes von Flüssigkeiten– in Landtanks oder sonstwo zu lagern, wo und wann die Umstände dies verlangen und dies von dem Frachtführer im Interesse des Schiffes und/oder der Ladung beurteilt wird.
- 3.4. Insoweit der Frachtführer, zu irgendeinem Zeitpunkt, Erklärungen abgibt, insbesondere gegenüber den Behörden und dem Zoll, handelt er nur als Geschäftsbesorger des Abladers. Die durch die Abgabe derartigen Erklärungen entstehenden Folgen, irgendeiner Art, gehen auf Rechnung und Risiko des Abladers.

- 3.5. Der Absender verpflichtet sich, jede Information bezüglich der zum Transport angebotenen Güter dem Empfänger schriftlich und rechtzeitig bekannt zu geben. Diese Verpflichtung ist nicht auf die gesetzlichen Bedingungen begrenzt. Sie umfasst auch Auskunft über die Art der Güter, die erforderliche Behandlung der Güter, die Gefahr, welche die Güter eventuell mit sich bringen können, die Möglichkeit, dass die Güter Verschmutzungen oder Beschädigungen wie zum Beispiel, jedoch nicht begrenzt auf; (Teile vom) Schiff, Schiffsbesatzung, Dritte, die Umwelt und die Ladung hervorrufen können, und weiterhin alle wichtige Informationen, die im Interesse eines sicheren Transportes sein können.
- 3.6. Der Absender teilt dem Frachtführer eine Adresse, eine Telefonnummer und/oder Anmeldestelle und den Namen des Empfängers, an den die Güter abgeliefert werden können, mit.
- 3.7. Wenn der Transport, aus irgendeinem Grund, vorübergehend oder bleibend unmöglich ist, ist der Frachtführer berechtigt, die Güter auf Rechnung und Risiko des Abladers zu löschen und/oder an einer derartigen Stelle, die der Frachtführer für richtig hält, zu lagern. In obenerwähnten Fällen ist der Frachtführer berechtigt, die Reise als beendet zu betrachten.
- 3.8. Wenn der Empfänger die Güter ohne Vorbehalt akzeptiert hat, wird davon ausgegangen, dass die Güter in gutem Zustand abgeliefert worden sind.
- 3.9. Ohne ausdrücklichen, schriftlichen Vertrag ist der Frachtführer nicht verpflichtet, die Ladung zu versichern.
- 3.10. Wenn der Transportvertrag sich auch auf die Straße, die Bahn oder intermodalen Containertransport bezieht, bleiben diese Transportbedingungen in jedem Fall für den Teil des Transports der Container über Wasser unberührt.
- 3.11. Zum Transport angebotene Container müssen NEN-ISO genehmigt sein und den NEN-ISO genormten Maßen entsprechen. Jede Abweichung des NEN-ISO genormten Maßes ist dem Frachtführer vorab schriftlich mitzuteilen. Wenn Container, die abweichenden Maße bezüglich Höhe, Breite, Gewicht, Ausführung, Form oder sonstwie haben, angeboten werden und/oder Ladung, die aus dem Container/den Containern herausragt, enthalten, sind dem Frachtführer diese Angaben rechtzeitig und vorab mitzuteilen.
- 3.12. Alle angebotenen Container müssen mit den vom Gesetz erforderlichen Angaben ausgestattet sein. Der Container soll derart beladen sein, dass keine Behinderung oder Gefahr für den Container, das Schiff, die Schiffsbesatzung oder Dritten entstehen kann. Der Frachtführer trägt keine Verantwortung und haftet nicht für die Art, den Zustand und die Beschaffenheit der Container und/oder die Ladung darin, und/oder die angebrachten Siegel und/oder (Zoll-)Verschlüsse. Der Absender verpflichtet sich, die Beschaffenheit und das Gewicht der in dem Container geladenen Güter rechtzeitig und schriftlich dem Frachtführer mitzuteilen.

Wenn die Ladung der Container Güter betrifft, die besondere Sorge erfordern, wie zum Beispiel: Lebensmittel, Güter die eine bestimmte Temperatur verlangen, gefährlich sind oder sonstige eine besondere Behandlung verlangen, sollen diese Angaben mindestens 24 Stunden vor Beladung dem Frachtführer schriftlich mitgeteilt werden.

Art. 4. Dokumente

- 4.1. Das Transportdokument kann in jeder Form aufgestellt werden.
- 4.2. Der Frachtführer kann verlangen, dass der Absender das Original oder eine Kopie des ausgestellten Transportdokumentes mitunterschreibt.
- 4.3. Wenn ein Frachtbrief von dem Absender oder dem Frachtführer aufgestellt wird, sowie wenn vom Frachtführer ein Konnossement, das als Wertpapier gelten kann, aufgestellt wird, ist der Absender bzw. der Frachtführer verpflichtet, dies seinem Vertragspartner schriftlich mitzuteilen.
- 4.4. Wenn der Absender die zu transportierenden Güter umschrieben hat, haftet der Absender für die Richtigkeit dieser Umschreibung und haftet der Frachtführer nicht, wenn die Umschreibung nicht der Wirklichkeit entspricht.
- 4.5. Der Absender verpflichtet sich, alle verlangten Dokumente rechtzeitig zur Verfügung des Frachtführers zu stellen.

Art. 5. Haftung

- 5.1. Diejenigen, die unter dem Begriff Ablader fallen, haften solidarisch für alle Verpflichtungen, die sich aus dem Transportvertrag ergeben, es sei denn, dass eine Verpflichtung ausschließlich einer oder mehreren der genannten Parteien zugerechnet werden kann.
- 5.2. Der Frachtführer haftet nicht, solange die zu transportierenden Güter noch nicht in das Schiff geladen und/oder gestaut worden sind.
- 5.3. Der Frachtführer haftet nicht für irgendwelche Schäden, die während der Beladung oder der Löschung der Güter entstehen.
- 5.4. Der Frachtführer haftet nicht, sobald die Güter aus dem Schiff gelöscht worden sind.
- 5.5. Soweit der Frachtführer Lade- oder Löscharbeiten leistet, macht er dies nur auf Risiko des Abladers, dies einschließlich der benutzten Geräte, ungeachtet ob diese vom Ablader oder von Dritten zur Verfügung gestellt worden sind oder nicht.

- 5.6. Der Frachtführer haftet nicht für die Folgeschäden, einschließlich Verzögerungsschäden, wie sie auch genannt und aus welcher Ursache sie auch entstehen mögen.
- 5.7. Gegenüber Dritten haftet der Frachtführer weiter nicht für Schäden, die aus irgendeiner Ursache entstehen, als er aufgrund des Transportvertrages haften sollte. Seine Arbeitnehmer, Untergebenen, Dienstleistungsunternehmer, Auftragnehmer und/oder Hilfspersonen und/oder diejenigen, die der Frachtführer auf irgendeine Art und Weise eingeschaltet hat, können sich auf alle dem Frachtführer betreffenden haftungsbeschränkenden oder -ausschließenden Bedingungen berufen.
- 5.8. Der Ablader verpflichtet sich, den Frachtführer gegen alle Ansprüche von Dritten, wodurch der Frachtführer weiter haftbar wäre als aufgrund des Transportvertrages, zu schützen.
- 5.9. Der Frachtführer haftet nicht, wenn der Verlust, der Schaden oder die Verzögerung die Folge ist von: Brand, Explosion, Hitze, Kälte, Fäulnis, Verschmelzung, Bruch, Rost, interner Beschädigung, Austrocknung, Leckage, normalen Reiseverlusten (in Volumen oder Gewicht), Entflammung, Korrosion oder Ungeziefer und/oder Nagetieren, es sei denn, dass bewiesen wird, dass er nicht als ein sorgfältiger Frachtführer gehandelt hat.
- 5.10. Der Frachtführer haftet nicht für Schäden, Verlust oder Verzögerung, wenn diese die Folge sind vom Umstellen, Laden, Stauen oder Löschen der Güter oder vom Handeln oder Unterlassen des Abladers.
- 5.11. Der Frachtführer haftet nicht für Schäden, die durch eine vereinbarte Transportweise verursacht worden sind; wie der Transport von Gütern als Deckladung, in offenen Laderäumen, aufgrund der gültigen Verordnungen oder aufgrund von Handelsbräuchen, es sei denn, dass bewiesen wird, dass ein sorgfältiger Frachtführer diesen Schaden hätte verhindern können.
- 5.12. Der Frachtführer haftet nicht für Umstände und/oder Ereignisse, die die Fahrt zur Lade- oder Löschstelle des Schiffes verhindern, erschweren und/oder teurer machen, oder das direkte Laden oder Löschen verhindern, unvermindert des Rechtes des Frachtführers, die dadurch entstandenen Kosten zu Lasten des Abladers zu bringen.
- 5.13. Für die übliche Abweichung der Lademengen haftet der Frachtführer nicht. Wenn es Meinungsverschiedenheiten wegen der geladenen und/oder gelöschten Menge geben sollte, wird diese Menge mittels einer Wiederrählung oder Messung auf Kosten des Abladers an der am besten geeigneten Stelle festgestellt.
Falls es sich um flüssige Ladung handelt, und nichts anderes vereinbart worden ist, wird die übliche Abweichung bis zu einem Prozentsatz von 0,5% angenommen.

- 5.14. Der Frachtführer haftet nicht für Schäden oder Verlust durch Beschädigung oder sonstwie zufolge des Zerbrechens des (Zoll-)Verschlusses der verzollten Güter, insofern die Sorgfalt eines sorgfältigen Frachtführers beachtet worden ist.

Art. 6. Haftungsbeschränkung

- 6.1. Die Haftung des Frachtführers, und insofern es mehrere Frachtführer im Sinne dieser Bedingungen gibt, von allen Frachtführern gemeinsam, ist beschränkt soweit dies nach niederländischem Gesetz erlaubt ist. Wenn zwingende Gesetzschriften außerhalb der Niederlande zur Anwendung kämen, so ist die Haftung auf die niedrigstmögliche zwingende, gesetzliche Haftbarkeit beschränkt.
- 6.2. Der Frachtführer, seine Arbeitnehmer, Untergebenen, Dienstleistungsunternehmer, und/oder Hilfspersonen oder Auftragnehmer und/oder diejenigen, die der Frachtführer, auf irgendeine Weise, eingeschaltet hat, können sich ungeachtet der Art der Haftung, gegenüber einer gegnerischen Partei und gegenüber Dritten auf die Haftungsbeschränkung berufen.
- 6.3. Haftet der Frachtführer für den Verlust oder die Beschädigung der Güter infolge des Transportes, entspricht der von ihm geschuldete Schadensersatz höchstens der Wertminderung der Güter an der Stelle und an dem Tag der Ablieferung, wie im Transportvertrag erwähnt. Bei partiellem Verlust oder partieller Beschädigung wird die Haftung aufteilig errechnet.
- 6.4. Der Wert der Güter wird aufgrund des Börsenwertes oder, wenn dieser fehlt, aufgrund des Marktwertes, oder, wenn dieser auch fehlt, aufgrund des üblichen Wertes der Güter derselben Art und Qualität an der Ablieferungsstelle bestimmt.

Art. 7. Schadensersatz

- 7.1. Für Rechnung des Abladers gehen alle Bußgelder, Schadensersätze, Unkosten, ohne Ausnahmen, die direkt oder indirekt für den Frachtführer eintreten wegen ungedeckten oder auf andere Weise betrügerischen Transports, Exports oder Imports von Gütern von dem oder im Namen des Frachtführers und/oder Schiffsführers und/oder sonstiger Schiffsbesatzung.
- 7.2. Der Absender verpflichtet sich den Schaden, der entsteht weil die erforderlichen Schiffspapiere nicht oder nicht rechtzeitig anwesend sind, zu ersetzen.
- 7.3. Alle Schäden oder Kosten, die entstehen und die Folge vom Laden, Löschen, Stauen, oder von jeder anderen Behandlung der Güter sind, fallen dem Ablader zur Last.
- 7.4. Der Frachtführer kann unvorhergesehene Kosten auf den Ablader überwalzen, soweit dies billigerweise zulässig ist.

- 7.5. Der Schaden und die Kosten, die entstehen infolge der in diesem Artikel genannten Handlungen, direkt oder indirekt entstanden, gehen zu Lasten des Abladers.

Art. 8. Pfändung / Zurückbehaltungsrecht

- 8.1. Der Frachtführer hat einem jeden gegenüber, der davon Abgabe verlangt, ein Pfandrecht und ein Zurückbehaltungsrecht auf alle Güter, Dokumente und Gelder, die der Frachtführer aus irgendeinem Grund und mit irgendwelcher Bestimmung auch unter sich hat, oder bekommen wird für alle Forderungen, die er zu Lasten des Abladers hat oder bekommen sollte.
- 8.2. Der Frachtführer kann die ihm im obenerwähnten Absatz zuerkannten Rechte auch auf dasjenige, das der Ablader ihm noch im Zusammenhang mit vorhergehenden Reisen schuldet, ausüben.

Art. 9. Lade- und Löschstelle

- 9.1. Der Absender oder der Empfänger ist verpflichtet, rechtzeitig eine sichere Lade- und Löschstelle anzuweisen. Die Lade- und/oder Löschstelle muss den Bedingungen, die berechtigterweise von Lade- und/oder Löschstelle gefordert werden können, entsprechen. Das Schiff muss an dieser Stelle/diesen Stellen immer flott bleiben.
- 9.2. Die Lade- und Löschstelle muss dermaßen ausgestattet sein, dass das Schiff auf sichere Weise angelegt, festgelegt, verlassen und betreten werden kann.
- 9.3. Der Frachtführer bestimmt, ob die angewiesene Lade- und/oder Löschstelle sicher ist. Wenn die Stelle von ihm nicht als sicher betrachtet wird, ist der Frachtführer berechtigt eine neue Lade- und/oder Löschstelle zu verlangen. Wenn der Ablader dem Obenerwähnten entweder kein, oder nicht innerhalb einer angemessenen Frist, Gehör schenkt, so ist der Frachtführer dazu berechtigt, selbst eine Lade- und/oder Löschstelle zu wählen.
- 9.4. Der Frachtführer ist berechtigt, nicht zu der Lade- und/oder Löschstelle zu fahren und/oder die Lade- und/oder Löschstelle zu verlassen, wenn Gefahren, insbesondere Hoch- und Kleinwasser, das Schiff bedrohen.
- 9.5. Der Frachtführer braucht das Schiff ohne nähere Vereinbarung nur bis zu der Gemeinde zu fahren, in der die angegebene Löschstelle sich befindet. Wenn, aufgrund einer Ursache, die nicht dem Frachtführer zuzuschreiben ist, die angegebene Löschstelle, oder die Gemeinde, in der diese Löschstelle sich befindet, nicht erreicht werden kann, gehen eventuelle Kosten für Umschlag, Leichtern, Löschen, Weitertransport undsoweiter, jederzeit auf Rechnung des Abladers.

- 9.6. Der Frachtführer verpflichtet sich, ohne irgendwelche Haftung im Falle des Unterlassens, dem Ablader von dieser Unmöglichkeit, die Löschstelle zu erreichen, in Kenntnis zu setzen. Falls der Ablader nicht unverzüglich für den Umschlag und Weitertransport sorgt, ist der Frachtführer dazu berechtigt, selbst für den Umschlag und den Weitertransport zu sorgen, dies und jenes auf Rechnung und Risiko des Abladers.
- 9.7. Der Schaden und die Kosten, zufolge der in diesem Artikel genannten Ursachen, gehen zu Lasten des Abladers.

Art. 10. Laden und Löschen

- 10.1. Wenn der Ablader das Schiff vor dem vereinbarten Transport nicht auf Reinheit und Eignung überprüft, wird angenommen, dass das Schiff in jeder Hinsicht allen dem Transport gestellten Anforderungen entspricht.
- 10.2. Wenn der Ablader der Meinung ist, dass das Schiff nicht für den vereinbarten Transport geeignet ist, muss er dies anhand einer Begutachtung beweisen. Die Begutachtung hat von zwei Sachverständigen zu erfolgen, wobei ein Sachverständiger vom Frachtführer und ein Sachverständiger vom Ablader benannt wird. Wenn die benannten Sachverständigen nicht zu einer Übereinstimmung kommen, so wird von ihnen gemeinsam ein dritter Sachverständiger angewiesen. Wenn diese beiden Sachverständigen bezüglich der Benennung eines dritten Sachverständigen nicht zu einer Übereinstimmung kommen, so wird dieser dritte Sachverständige auf Bitte einer der Parteien oder beider Parteien durch den zuständigen Richter, oder den Vorsitzenden des Gerichtes in der 1. Instanz in der Gemeinde, in der geladen werden soll, benannt. Wenn die eingeholte Begutachtung zugunsten des Abladers ausfällt, kann er den Vertrag kündigen ohne dass irgendwelche Schadensersatzansprüche in dieser Angelegenheit gegen den Frachtführer entstehen. Wenn die Begutachtung zugunsten des Frachtführers ausfällt, kann der Frachtführer Liegegeld, Schadensersatz und/oder Auflösung des Vertrages fordern.
- 10.3. Der Ablader verpflichtet sich die Gründe, falls ein Tankschiff nach der Nomination oder Anmeldung verweigert wird, zu nennen. Der Ablader verpflichtet sich die entstandenen Schäden, falls der Nichtannahme des Schiffes dem Frachtführer billigerweise nicht angerechnet werden kann, zu ersetzen. Wenn das Schiff und die Schiffsbesatzung den üblichen Anforderungen bezüglich des zu transportierenden Produktes entsprechen, wird die Nichtannahme des Tankschiffes für ungerecht gehalten. Wenn die Schiffsinspektion nicht innerhalb von drei Stunden nach Anmeldung des Schiffes stattfindet, dann ist nach diesen drei Stunden Schadensersatz bei Ablehnung des Schiffes verschuldet.
- 10.4. Das Schiff ist erst dann gelöscht, wenn das Schiff frei von Ladungsresten vorgelegt wird.

- 10.5. Der Frachtführer ist nach Aufforderung berechtigt, auf Kosten des Abladers die Ladungsresten zu entfernen/entfernen zu lassen.
- 10.6. Die Anmeldung der Lade- und/oder Löschbereitschaft des Schiffes kann jederzeit formlos geschehen.
- 10.7. Wenn das Schiff während des Ladens und/oder des Löschens zufolge irgendeiner Ursache Schaden bekommt und/oder verursacht, ist der Ablader verpflichtet diesen dem Frachtführer oder dasjenige, das der Frachtführer an Dritten schulden sollte, zu ersetzen, es sei denn, dass der Ablader beweist, dass der Schaden nicht durch Unsicherheit der Lade- und/oder Löschstelle entstanden ist.
- 10.8. Falls Flüssigkeiten transportiert werden, beträgt die Zeit, innerhalb der ein Tankschiff nominiert werden soll, höchstens 24 Stunden.
- 10.9. Falls Flüssigkeiten transportiert werden, gilt der Zeitpunkt, in dem angenommen wird, dass die Güter empfangen oder abgeliefert worden sind, als der Moment, wo die Güter an den Schiffsflansch passieren.
- 10.10. Falls Flüssigkeiten transportiert werden, wird bei den Arbeitsleistungen bezüglich der Beladung und Löschung davon ausgegangen, dass diese im Auftrag und auf Rechnung und Risiko des Abladers und/oder Empfängers geschehen. Von dem Schiffsführer wird die Art und Weise der Beladung und/oder Löschung bestimmt. Das Schiff stellt die sich an Bord befindliche Pumpe für das Laden und Löschen der Güter zur Verfügung.
- 10.11. Angebotene Container müssen an der Ladestelle vor Anfang des Transportes dem Frachtführer freigestellt sein und mit den erforderlichen Transportdokumenten und, falls diese anfällt, mit der richtigen ADNR-Dokumentation versehen sein. Wenn diesen Anforderungen nicht entsprochen worden ist, hat der Frachtführer das Recht, nicht zum Terminal zu fahren, den/die Container nicht in Empfang zu nehmen und/oder den/die Container auf andere Weise für Rechnung des Absenders zu transportieren/transportieren zu lassen. Der Frachtführer kann im Falle der Sperrung der Wasserstraße den/die bereits in Empfang genommenen Container an einer vom Frachtführer zu bestimmen geeigneten Stelle abliefern; der weitere Transport des Containers/der Container wird dann für Rechnung des Absenders stattfinden.
- 10.12. Der Ablader verpflichtet sich, dafür Sorge zu tragen, dass die Lade- und Löschstelle rechtzeitig die notwendigen Auskünfte bezüglich der Anzahl, der Art und der Beschaffenheit der zu beladen oder zu löschen Container erhält. Wenn diese Verpflichtung nicht eingehalten wird, ist der Frachtführer berechtigt, nach Rücksprache mit dem Ablader, den Container/die Container an einer anderen Lade- und/oder Löschstelle zu laden/laden zu lassen bzw. zu löschen/löschen zu lassen und/oder umzuschlagen. Der Frachtführer wird für die erforderliche Information, dass der Lade- und Löschvorgang zu dem vereinbarten Datum und Zeitpunkt durchgeführt wird, Sorge tragen.

Art. 11. Lade- und Löschezit

- 11.1. Falls die in der Transportvereinbarung, oder in Ermangelung daran laut der Gesetzesvorschriften, vereinbarten Lade- und Löschezit nicht eingehalten wird, ist der Frachtführer berechtigt die Güter auf Rechnung und Risiko des Abladers zu löschen (löschen zu lassen) und/oder an eine Stelle, die er für richtig hält, zu lagern und aufzubewahren (bewahren zu lassen), dies ungeachtet seines Recht auf Ersatz des Schadens, den er zufolge der nicht rechtzeitigen Empfangnahme erleidet. Der Frachtführer ist auch berechtigt, die Güter ganz oder zum Teil zu verkaufen, damit aus dem Ertrag der ihm verschuldete Betrag beglichen werden kann. Bei so einem Verkauf werden, soviel billigerweise möglich ist, die Interessen des Abladers berücksichtigt.
- 11.2. Der Frachtführer ist nicht verpflichtet, dem Ablader von dieser beabsichtigten Lagerung, Löschung oder Verkauf in Kenntnis zu setzen. Wenn möglich wird der Frachtführer dem Ablader informieren und eine angemessene Frist beachten.
- 11.3. Die in diesem Artikel erwähnten Fälle erfordern keine Inverzugsetzung. Aufgrund des Ablaufs des Vertrags ist der Ablader im Verzug.

Art. 12. Aufenthalt

- 12.1. Wenn nach der Abfahrt aus dem Ladehafen das Schiff ohne Schuld oder Zutun des Frachtführers aufgehalten wird, insbesondere durch Hoch- oder Kleinwasser oder Eisgang, ist Schadensersatz geschuldet.
- 12.2. Wenn durch Eis und/oder Eisgefahr Aufenthalt entsteht, wird die Störung für die Schifffahrt auch gemäß den von den Behörden verkündeten Mitteilungen festgestellt.
- 12.3. Der Frachtsatz wird berechnet in der Annahme, dass die Fahrt frei und ungehindert erfolgen wird. Jeder Aufenthalt ohne Schuld des Frachtführers gibt ihm das Recht auf Schadensersatz.

Art. 13. Gefährliche Güter

- 13.1. Bei gefährlichen Gütern ist nicht nur der übliche Handelsname anzugeben, sondern auch der Gefährlichkeitsgrad, bzw. die Gefahrenklasse in dem Sinne des Gesetzes und der Gesetzesvorschriften.
- 13.2. Der Ablader ist jederzeit verpflichtet, bezüglich der in diesem Artikel genannten Güter den Frachtführer rechtzeitig schriftlich zu instruieren bezüglich der Art und/oder der Eigenschaften der zu transportierenden Güter und weiterhin bezüglich aller Maßnahmen, ohne Ausnahmen, die von dem Frachtführer vorgenommen werden müssen.

- 13.3. Wenn der Ablader im Verzug bleibt rechtzeitig und schriftlich zu instruieren, sowie im Fall einer unvollständigen und/oder unrichtigen Instruktion bezüglich der Güter wie in diesem Artikel gemeint, steht der Ablader für die Ungefahrlichkeit der Güter ein und haftet er für alle verursachten Schäden, die im Zusammenhang mit der Gefährlichkeit der Güter stehen.

Art. 14. Havarie-Grosse

- 14.1. Im Falle von Havarie-Grosse finden die Rheinregeln IVR, letzte Fassung, Anwendung.
- 14.2. Die Dispatche wird an der Stelle und von demjenigen, der hierzu vom Frachtführer ernannt wird, aufgemacht.
- 14.3. Das Recht des Frachtführers, einen Beitrag zu fordern wird nicht verkürzt, wenn die Gefahr, die der Anlass war zur Aufopferung oder zu den veranschlagten Unkosten, durch die Schuld des Frachtführers und/oder der Schiffsbesatzung, oder anderer Personen im Lohndienst oder im anderen Dienst des Frachtführers, oder durch Seeuntüchtigkeit des Schiffes, verursacht worden ist. In diesem Fall verzichtet der Ablader auf alle Rechtsmittel, die es gegen den Frachtführer für den von ihm verauslagten Beitrag in der Havarie-Grosse gibt.
- 14.4. Der Frachtführer ist berechtigt, den an der Umschlagstellen üblichen Havarie-kompromiss im Namen des Abladers zu unterschreiben.

Art. 15. Abtretung / Übertragung

- 15.1. Alle Rechte, Haftung und Forderungen, die sich aufgrund dieser Transportbedingungen, oder die hierfür aufgestellten Dokumente, direkt oder indirekt ergeben, können, ausgenommen im Falle einer Abtretung/Übertragung eines auf Order gestellten Konnossementes, ohne ausdrückliche Zustimmung des Frachtführers nicht an Dritte abgetreten oder auf andere Weise übertragen werden.

Art. 16. Fälligkeit

- 16.1. Der Frachtführer haftet jedenfalls nicht, aus irgendeinem Grund, bezüglich des Schadens oder des Verlustes der transportierten Güter, Verzögerungsschaden miteinbegriffen, wenn eine Klage nicht innerhalb von zwölf Monaten nach dem Entstehen der beanspruchten Forderung erhoben worden ist. Diese Frist fängt spätestens am Tag, an dem die Güter gelöscht, oder gelöscht hätten sein sollen, an. Im Verlustfall oder bei verzögerter Ablieferung der Güter fängt die Frist zuletzt am Tag, an dem die Ablieferung erfolgt hätte sein sollen, an.

- 16.2. Alle sonstige Haftung dem Frachtführer gegenüber, aus irgendeinem Grund, ist nach zwölf Monaten fällig. Diese Frist fängt, nach dem Stattfinden des Ereignisses, aufgrund dessen diese Haftung gilt, an.

Art. 17. Konversion / Gesetzliche Haftungsregulierungen

- 17.1. Soweit diese Bedingungen, ganz oder teilweise, den zwingenden Rechtsvorschriften widersprechen, auch, wenn es sich nur um einen Teil einer Bedingung handelt, so bleiben die Bedingungen für das Übrige unberührt. Wenn die Tendenz einer Bedingung, soweit den zwingenden Rechtsvorschriften zuwider in überwiegendem Maße denen einer anderen gültigen Bedingung entspricht, soll die andere Bedingung insofern als bestimmt betrachtet werden und fällt der gültigen Bedingung die Wirkung der ersetzten Bedingung an.
- 17.2. Diese Bedingungen können weder als eine Ergänzung der Haftung des Frachtführers hinsichtlich der gesetzlichen Bedingungen, noch als Einschränkung der Rechte des Frachtführers gemäß der gesetzlichen Bedingungen betrachtet werden.

Art. 18. Anwendbares Recht / Rechtsstreitigkeiten

- 18.1. Das Rechtsverhältnis zwischen den Parteien wird vom niederländischen Recht beherrscht.
- 18.2. Zur Entscheidung aller Rechtsstreitigkeiten gegen den Frachtführer ist nur der Richter im Gerichtsstand Rotterdam zuständig. Der zuständige Richter in Rotterdam wird außerdem, jedoch nicht exklusiv, zuständig sein über die Forderungen des Frachtführers zu entscheiden.

Art. 19. Bedingungen

- 19.1. Diese Bedingungen sind in der niederländischen Sprache abgefasst. Sollten sich Streitigkeiten ergeben, so ist der niederländische Wortlaut maßgeblich.
- 19.2. Diese Bedingungen können als CBRB-Transportbedingungen zitiert werden.

Diese Bedingungen wurden am 16 Mai 2002 beim Landgericht in Rotterdam hinterlegt.

CONDITIONS DE TRANSPORT CBRB

Art. 1. Champ d'application

- 1.1. Les présentes conditions générales s'appliquent à toute personne signataire d'un contrat de transport. Il en est ainsi, de manière non limitative, pour l'expéditeur, le transporteur, le réceptionnaire, le destinataire, le donneur d'ordre, le déchargeur et toute autre personne ayant été instruite pour effectuer le transport.
- 1.2. Toute dérogation aux présentes conditions devra être faite par écrit. Il ne sera stipulé d'autres conditions.

Art. 2. Définitions

- 2.1. **Transporteur:** désigne toute personne ayant conclu avec un expéditeur, en son nom ou au nom d'un tiers, un contrat pour le transport de marchandises par voie de navigation intérieure. Le transporteur pourra aussi être transporteur substitué, pour autant qu'il soit question d'un autre transporteur contractuel.
- 2.2. **Transporteur substitué:** désigne toute personne qui effectuera une partie du transport. Le transporteur substitué pourra aussi partiellement ou entièrement effectuer le transport.
- 2.3. **Expéditeur:** désigne toute personne qui, pour son compte ou pour le compte d'un tiers, a conclu un contrat pour le transport de marchandises par voie de navigation intérieure.
- 2.4. **Destinataire:** désigne toute personne habilitée à réceptionner les marchandises.
- 2.5. **Chargeur:** désigne l'expéditeur, le destinataire, le donneur d'ordre et/ou toute personne agissant en son nom ou au nom d'un tiers.
- 2.6. **Contrat de transport:** désigne tout contrat, quelle qu'en soit la nature, par lequel un transporteur s'engage à effectuer un transport contre paiement d'un fret.
- 2.7. **Document de transport:** désigne tout document utilisé pour le transport par voie de navigation intérieure.
- 2.8. **Marchandise:** désigne toute marchandise présentée pour un transport, à l'exclusion de bateaux, de personnes, de bagages ou de véhicules. Toutes marchandises placées dans un conteneur, sur une palette ou transportées en groupage seront considérées comme étant la/es marchandise(s).

- 2.9. **L'expression par écrit:** désigne la manière dont une information peut être diffusée, conservée et servir de preuve.
- 2.10. **Marchandises dangereuses:** désignent tout produit considéré par la loi ou toute réglementation nationale ou internationale applicable, dont les ADNR et les ADN, comme étant dangereuse.
- En particulier, il en est ainsi de tout produit dont la nature et/ou les qualités représentent ou peuvent représenter un danger pour le corps humain, la cargaison et le navire, l'environnement, et pour lequel des mesures précises doivent être prises. Il en est de même pour tout produit nécessitant un traitement spécial ou des mesures de sécurité spécifiques quant à leur transport, chargement, déchargement arrimage et stockage, au sens le plus large de ces termes.

Art. 3. Le contrat de transport

- 3.1. Le transporteur a l'obligation de livrer les marchandises à destination, dans le même état dans lequel il les a reçues, conformément aux présentes conditions ou à la législation applicable.
- 3.2. Toutes les marchandises doivent être de nature ou d'une composition telle qu'elles ne puissent nuire aux tiers, aux cales du bateau, aux autres marchandises, à l'environnement, à la sécurité et à tout autre bien, personne et animal.
- 3.3. Le transporteur a le droit de suivre un autre itinéraire que celui convenu initialement pour transporter et livrer les marchandises au lieu de destination. De même, il peut, aux risques de l'expéditeur, les charger sur un autre bateau (même appartenant à un autre armateur), les décharger et –dans le cas de marchandises liquides– les entreposer dans des citernes, et ce dès lors qu'il jugera nécessaire d'agir ainsi dans l'intérêt du bateau et des marchandises.
- 3.4. Si le transporteur fait une déclaration, peu importe à quel moment, en particulier à quelque autorité administrative douanière, il agira seulement en tant que mandataire de l'expéditeur. Les conséquences résultant d'une telle déclaration seront aux risques et à la charge de l'expéditeur.
- 3.5. L'expéditeur est tenu de communiquer au transporteur par écrit et en temps utile toute information nécessaire relative aux marchandises. Cette obligation ne se limite pas aux exigences légales, mais comprend aussi toute information concernant la nature des marchandises, le traitement nécessaire pour ces marchandises, le danger qu'elles peuvent représenter, les risques de pollution et de nuisance, ainsi que les risques d'endommager en partie ou en totalité le bateau, de porter atteinte à l'environnement et aux autres marchandises. De même, toute information complémentaire afin d'assurer un transport en toute sécurité devra être déclarée.

- 3.6. L'expéditeur communiquera toutes les informations quant au lieu de livraison, ainsi que le nom du destinataire.
- 3.7. Si pour une raison ou une autre, le transport devait être interrompu temporairement ou de manière permanente, le transporteur est en droit de décharger et de stocker les marchandises dans un endroit qu'il jugera adéquat, et ce, aux risques et à la charge de l'expéditeur. Dans ces cas, le transporteur est autorisé à considérer le transport comme étant terminé.
- 3.8. Lorsque le destinataire accepte les marchandises sans aucune réserve, ces marchandises seront présumées être reçues en bon état.
- 3.9. A défaut de stipulation écrite, le transporteur n'est pas tenu d'assurer les marchandises.
- 3.10. Les présentes dispositions en tout cas s'appliquent pour la partie fluviale du transport de conteneurs, même lorsque le contrat de transport se rapporte à un transport routier, ferroviaire ou intermodal.
- 3.11. Tout conteneur présenté pour le transport doit correspondre à la norme et aux mensurations NEN-ISO. Toute déviation des normes doit être communiquée, à l'avance, par écrit au transporteur. Lorsque des conteneurs, qui ne répondent pas aux normes précitées relatives à leur hauteur, largeur, longueur ou forme, sont proposés au transport ou bien lorsque leur contenu dépasse ces mensurations, le transporteur doit en être informé par avance et par écrit.
- 3.12. Tout conteneur présenté pour le transport devra être pourvu des marques exigées par la réglementation. Le conteneur devra être chargé de manière à ce qu'il ne gêne pas ou ne présente aucun danger non seulement pour le conteneur mais aussi pour le bateau, l'équipage ou des tiers. Le transporteur n'est pas responsable de la nature et de l'état du conteneur et/ou de son contenu et/ou des sellées apposées (par la douane). L'expéditeur est tenu d'informer à temps le transporteur, par écrit, du contenu et la qualité du conteneur. Le transporteur devra en être informé par écrit par l'expéditeur au moins 24 heures avant le chargement, lorsque le contenu nécessite d'un traitement spécial, par exemple en cas de transport de denrées alimentaires, ou de marchandises sous température dirigée, ou lorsqu'il contient des marchandises dangereuses.

Art. 4. Documents de transport

- 4.1. La lettre de voiture peut être librement rédigée. Elle ne nécessite pas de forme particulière.
- 4.2. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur signe l'original ou un double de la lettre de voiture.

- 4.3. Si la lettre de voiture est rédigé soit par l'expéditeur soit par le transporteur, et lorsque le transporteur établit un connaissance, ayant la valeur d'un effet de commerce, l'expéditeur ou le transporteur, devront en faire part par écrit à leurs contractants.
- 4.4. Lorsque que l'expéditeur a décrit les marchandises à expédier, il est garant de l'exactitude de cette description. Le transport ne sera en aucun cas responsable de l'inexactitude d'une telle description.
- 4.5. L'expéditeur est tenu de fournir toute documentation requise par le transporteur.

Art. 5. Responsabilité

- 5.1. Toutes personnes considérées comme chargeurs au sens des définitions ci-dessus seront tenues solidairement des obligations découlant du contrat de transport, à moins qu'une des obligations ne concerne qu'une seule des personnes parties au contrat de transport.
- 5.2. Le transporteur n'est pas responsable des marchandises tant qu'elles ne sont pas chargées ou arrimées à bord du bateau.
- 5.3. Le transporteur ne répond pas des dommages survenus durant le chargement ou déchargement des marchandises.
- 5.4. Le transporteur n'est pas responsable dès que les marchandises ont été déchargées.
- 5.5. Tout chargement ou déchargement effectué par le transporteur est aux risques du chargeur, et ce que le transporteur utilise un matériel qui a été ou non mis à sa disposition par le chargeur ou un tiers.
- 5.6. Le transporteur ne répond en aucun cas des dommages indirects, ou des dommages dus à un retard, peu importe la nature des dommages ou leur dénomination.
- 5.7. En aucun cas, le transporteur ne sera pas tenu des dommages envers les tiers au delà de ce qu'il aurait été tenu en vertu du contrat de transport. Les employés, subordonnés, sous-contractants, agents du transporteur et/ou toute personne substituée au transporteur, pourront se prévaloir des exonérations ou limitations de responsabilité du transporteur.
- 5.8. Le chargeur est tenu de protéger le transporteur contre toutes créances de tiers, qui étendraient la responsabilité du transporteur au delà du contrat de transport.

- 5.9. Le transporteur n'est pas tenu des dommages, pertes ou retard résultant de: incendie, explosion, gel, pourriture, corrosion, détérioration interne, dessèchement, coulage, freinte de route normale (en poids et en volume), inflammation, corrosion ou action des vers et vermines ou de rongeurs, à moins qu'il ne soit prouvé que le transporteur n'ait pas agi comme un transporteur diligent.
- 5.10. Le transporteur n'est pas tenu des dommages, pertes ou du retard, résultant déplacement, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement des marchandises, ou résultant de la négligence du réceptionnaire.
- 5.11. Le transporteur n'est pas tenu des dommages résultant d'un transport effectué tel que convenu. Il en est ainsi, entre autres, des transports en pontée ou par cales ouvertes, effectués conformément à la législation applicable ou les usages du commerce, à moins qu'il ne soit prouvé qu'un transporteur diligent ait pu éviter ces dommages.
- 5.12. Le transporteur n'est pas tenu des circonstances ou des événements qui empêchent ou rendent plus coûteux le voyage du bateau au lieu de chargement ou de déchargement.
De même, il n'est pas tenu des circonstances ou événements qui empêchent directement le chargement ou déchargement, et ce nonobstant le droit du transporteur de facturer ces frais supplémentaires à l'expéditeur.
- 5.13. Le transporteur n'est pas tenu des freintes de route normales quant aux quantités de marchandises chargées. S'il devait y avoir une différence de quantité des marchandises chargées et déchargées, la quantité sera à nouveau déterminée, aux frais du chargeur, par comptage ou mesure en un endroit approprié. Lorsqu'il est question d'un transport de vracs liquides, et s'il n'a pas été convenu autrement, l'on supposera que l'écart normal sera de 0,5%.
- 5.14. Le transporteur n'est pas tenu des dommages ou pertes résultant de détérioration suite à un bris des scellés (douaniers) apposés sur des marchandises dédouanées, pour autant que le transporteur ait été diligent.

Art. 6. Limitation de la responsabilité

- 6.1. La responsabilité du transporteur, et pour autant qu'il y ait plusieurs transporteurs dans le sens des présentes conditions, de tous les transporteurs, est limitée pour autant que la loi néerlandaise l'autorise. Dans la mesure où des dispositions impératives d'une loi étrangère sont applicables, la responsabilité sera alors limitée au montant le plus bas applicable selon les dispositions impératives.

- 6.2. Le transporteur, ses employés, ses subordonnés, ses agents et/ou toute personne substituée de quelque façon au transporteur, pourront invoquer la limitation de responsabilité du transporteur à l'encontre d'une partie adverse ou d'un tiers.
- 6.3. Lorsque le transporteur est responsable des dommages ou pertes des marchandises suite à un transport, l'indemnité due par lui correspondra au plus à la dévaluation des marchandises telles que livrées le jour et à l'endroit convenus au contrat de transport. En cas de perte ou de dommage partiel, la responsabilité sera calculée proportionnellement à ce dommage ou à cette perte.
- 6.4. La valeur des marchandises sera déterminée selon la valeur en Bourse, et à défaut, selon le prix du marché. A défaut d'un prix du marché, la valeur sera calculée selon la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

Art. 7. Dommages-intérêts

- 7.1. Le chargeur prendra, sans exception aucune, à sa charge toutes les amendes, tous les dommages-intérêts réclamés et tous les frais généraux facturés directement ou indirectement au transporteur suite à un transport frauduleux, à l'importation ou l'exportation de marchandises effectuée en son nom, au nom du transporteur, par le capitaine et tout autre membre de l'équipage.
- 7.2. L'expéditeur s'engage à prendre à sa charge tous les frais émanant du fait qu'il n'ait pas fourni ou pas fourni à temps les documents nécessaires au transport.
- 7.3. Tous les frais ou dommages résultant du chargement ou déchargement, de l'arrimage ou de toute autre manutention des marchandises seront à la charge du chargeur.
- 7.4. Le transporteur pourra, dans la mesure du bon sens, facturer au chargeur tous frais imprévus.
- 7.5. Tous dommages et frais résultant directement ou indirectement d'un comportement tel que décrit au présent article, seront à la charge du chargeur.

Art. 8. Gage / droit de rétention

- 8.1. Le transporteur a un droit de rétention et un droit de gage sur toute marchandise, tout document ou tout montant que le transporteur détient ou obtiendrait du chargeur, et ce pour toutes créances envers le chargeur.

- 8.2. Le transporteur peut exercer les droits ci-dessus pour toute créance due par le chargeur, même suite à des précédents transports.

Art. 9. Lieu de chargement et de déchargement

- 9.1. L'expéditeur –ou le destinataire– doit convenir à temps de l'emplacement du chargement et du déchargement. L'emplacement du chargement et du déchargement doivent répondre aux exigences requises pour un tel emplacement. Le bateau doit, en ce lieu, toujours se maintenir à flot.
- 9.2. L'emplacement du chargement ou du déchargement doit être équipé de manière à ce que le navire puisse accoster, être amarré, être quitté et atteint en toute sécurité.
- 9.3. Le transporteur jugera lui-même si l'emplacement du chargement et du déchargement est sûr. Si le transporteur estime que cet emplacement n'est pas sûr, il peut exiger un autre emplacement. Si le chargeur ne désigne pas un autre emplacement dans un délai raisonnable, le transporteur est autorisé à choisir lui-même un emplacement de chargement ou de déchargement.
- 9.4. Le transporteur a le droit de ne pas rejoindre l'emplacement de chargement ou de déchargement, lorsque le bateau est soumis à un danger résultant, mais de manière non limitative, de basses ou hautes eaux.
- 9.5. Le transporteur pourra –sans accord supplémentaire– amener le bateau dans la municipalité où est située le lieu du chargement ou du déchargement. Si le bateau ne pouvait atteindre cette municipalité ou cet emplacement pour une raison qui ne peut être attribuée au transporteur, les frais de transbordement ou de déchargement de la marchandise, ou bien de continuation du voyage seront, en toute situation, à la charge du chargeur.
- 9.6. Le transporteur est tenu d'informer le chargeur de l'impossibilité d'atteindre l'emplacement convenu sans pour autant impliquer une responsabilité de sa part en cas d'omission de cette information au chargeur. Si le chargeur ne s'occupe pas immédiatement du transbordement de la marchandise ou de la continuation du voyage, le transporteur est en droit de s'en occuper lui-même, et ce aux risques de l'expéditeur, nonobstant l'obligation du chargeur de payer des surestaries.
- 9.7. Les dommages et les frais résultant des causes ci-dessus précitées sont à la charge du chargeur.

Art. 10. Le chargement et le déchargement

- 10.1. Lorsque le chargeur n'inspecte pas le bateau, quant à sa la propreté et capacité à effectuer le transport convenu, avant le début des opérations de transport, le bateau est présumé correspondre aux exigences requises pour le transport en cause.
- 10.2. Si l'expéditeur estime que le bateau ne correspond pas aux exigences requises pour le transport convenu, il devra, par l'intermédiaire d'un expert, prouver que tel est le cas. L'expertise devra être effectuée par deux experts nommés, l'un par le transporteur et l'autre par l'expéditeur. Si les deux experts ne sont pas du même avis, ils nommeront ensemble un troisième expert. S'ils ne peuvent s'accorder quant à la nomination du troisième expert, ce dernier sera, à la demande d'une des deux parties, désigné par le président du tribunal de Première Instance ayant compétence dans l'arrondissement de l'emplacement du chargement. Si l'expert estimait que l'expéditeur avait raison, ce dernier sera en droit de résilier le contrat de transport, sans aucune responsabilité envers le transporteur. Par contre, si l'expert estimait que le transporteur avait raison, ce dernier pourra réclamer des surestaries, des dommages-intérêts ou pourra résilier le contrat de transport.
- 10.3. Le chargeur est tenu de justifier les raisons pour lesquelles il refuse d'accepter une navire-citerne, alors que celui-ci a été désigné. Le chargeur s'engage à rembourser les dommages subis si le refus ne peut être raisonnablement attribué au transporteur. Si le bateau et son équipage répondent aux exigences du transport concerné, le refus d'acceptation du bateau sera considéré comme n'étant pas raisonnable. Si l'inspection du bateau n'a pas été effectuée dans un délai de trois heures après le signalement de son arrivée, des dédommagements seront dus en cas de réprobation du bateau.
- 10.4. Le bateau pourra seulement être considéré comme étant déchargé lorsqu'il n'y aura plus aucun restant de marchandise à son bord.
- 10.5. Le transporteur est, après en avoir averti le chargeur, en droit de vendre les restants de marchandise, et ce au frais du chargeur.
- 10.6. L'avertissement de la disponibilité du bateau au chargement ou au déchargement peut se faire à tout moment.
- 10.7. Si durant le chargement ou déchargement, le bateau avait pour quelque raison que se soit, subi ou causé des dommages, le chargeur sera tenu d'indemniser le transporteur, ou de rembourser ce que le transporteur devrait régler à des tiers, à moins que le chargeur ne prouve que le dommage ne résulte pas d'une insécurité de l'emplacement de chargement ou de déchargement.
- 10.8. Lorsqu'il est question d'un transport de vrac liquides le délai pour la désignation du bateau sera 24 heures maximum.

- 10.9. S'il s'agit d'un transport de vrac liquides, l'on considérera la marchandise comme étant livrée au moment où elle aura passé la bride du navire.
- 10.10. Toute opération liée au chargement ou au déchargement d'un navire-citerne sera pour le compte et le risque du chargeur et/ou du réceptionnaire. Le batelier décide de la manière le chargement ou déchargement aura lieu. Toute pompe à bord du navire-citerne sera mise à la disposition pour le chargement et déchargement de la marchandise.
- 10.11. Tous les conteneurs doivent être mis à la disposition du transporteur à l'emplacement du chargement et du déchargement avant le transport, et être pourvus des documents de transport, et, si nécessaire, de la documentation ADNR. Si ce n'était pas le cas, le transporteur a le droit ne pas de ne pas prendre en charge les conteneurs et/ou d'utiliser un autre moyen de transport, et ce, aux frais de l'expéditeur. En cas d'encombrement de la voie navigable, le transporteur a le droit de déposer les conteneurs qu'il avait déjà chargés dans un endroit qu'il jugera adéquat. La poursuite du voyage du/des conteneur(s) sera à la charge de l'expéditeur.
- 10.12. Le chargeur s'engage à ce que l'emplacement du chargement ou du déchargement reçoivent à des instructions quant au nombre, la nature et la qualité des conteneurs à charger ou décharger. Si le chargeur manque de répondre à cette obligation, le transporteur pourra, après en avoir avisé le chargeur, changer l'emplacement pour le chargement ou le déchargement des conteneurs, ou les stockés en un autre lieu. Le transporteur fournira les informations nécessaires afin de pouvoir effectuer le chargement ou déchargement à la date et à l'heure convenue.

Art. 11. Délai de chargement ou de déchargement

- 11.1. Si le délai de chargement ou de déchargement n'avait pas été respecté selon le contrat, ou tel que prescrit par la loi, le transporteur peut décider de procéder ou non au chargement ou déchargement de la marchandise et du lieu qu'il estimera être approprié à cet effet, au compte et pour le risque du chargeur - sans préjudice de son droit à l'indemnisation des dommages subis suite à la non-exécution du délai de chargement ou de déchargement. Le transporteur a aussi de droit de décider de vendre une partie la marchandise, ou entièrement, afin de pouvoir compenser ce qui lui est dû. Lorsque l'on procède à une telle vente, il sera tenu compte –dans la mesure du possible– des intérêts du chargeur.
- 11.2. Le transporteur n'est pas tenu d'informer le chargeur de son intention de stocker, décharger ou de vendre les marchandises. Pour autant que cela soit possible, le transporteur informera le chargeur et respectera un délai raisonnable.

- 11.3. Le transporteur n'est pas tenu de mettre le chargeur en demeure quant mesures mentionnées dans cet article. Par la simple expiration de la période de chargement, de déchargement ou des jour de planche, le chargeur est réputé manquer à ses obligations.

Art. 12. Retard

- 12.1. Lorsque avoir quitté le port de chargement, le bateau était retardé à la suite de circonstances auxquelles le transporteur ne peut obvier, comme par exemple en cas hautes et basses eaux ou de gel, des surestaries seront dues.
- 12.2. En cas de retard dû au gel ou au risque de gel, l'entrave à la navigation sera déterminée en fonction des informations fournies par les autorités.
- 12.3. Le fret est calculé sur la base d'un voyage effectué sans entrave. Tout arrêt de navigation du bateau non-attribuable au transporteur lui permet de réclamer des dommages et intérêts.

Art. 13. Marchandises dangereuses

- 13.1. En cas de transport de marchandises dangereuses, il faudra non seulement communiquer le nom commercial de cette marchandise mais aussi son degré de dangerosité , ainsi que la classe à laquelle elle appartient au sens de la loi et des dispositions légales applicables.
- 13.2. L'expéditeur est tenu de transmettre à temps des instructions écrites au transporteur quant à la nature et les qualités des marchandises dangereuses à transporter, au sens du paragraphe ci-dessus, ainsi que toutes les mesures que le transporteur doit prendre pour leur transport.
- 13.3. Lorsque l'expéditeur manque à l'obligation précitée de transmettre à temps des instructions écrites, et en cas d'informations incorrectes ou incomplètes, le destinataire garantit que ces marchandises sont sans danger et sera responsable de tous les dommages causés ou ayant un lien avec la nocivité de ces marchandises.

Art. 14. Avarie commune

- 14.1. En cas d'avarie commune, il sera fait application la dernière version des Règles du Rhin de l' IVR.
- 14.2. La dispache sera établie au lieu choisi par le transporteur et par les dispatcheurs de son choix.

- 14.3. Même si le danger, ayant engendré les dépenses supplémentaires, aura été causé par la faute du transporteur, de son équipage, de ses employés ou de tout autre substitué du transporteur, ainsi que le mauvais état de navigabilité du navire, il ne sera pas fait obstacle au droit du transporteur à répartition des frais ainsi engendrés en avarie commune. Dans ce cas, le chargeur renoncera aux droits qu'il pouvait avoir envers le transporteur quant à sa contribution aux avaries communes.
- 14.4. Le transporteur est autorisé de signer au nom du chargeur au lieu de déchargement le compromis d'avarie commune d'usage.

Art. 15. Cession / transfert de droits

- 15.1. Tous les droits et créances résultant des présentes conditions de transport, ou émanant directement ou indirectement des documents de transport, ne peuvent, sauf endossement d'un connaissement à ordre, être cédés ou transférés à des tiers sans l'accord explicite du transporteur.

Art. 16. Prescription

- 16.1. Toute action à l'encontre du transporteur, quelle qu'en soit la nature, en raison de dommages ou pertes aux marchandises, ainsi que de dommages dus à un retard, est prescrite par 12 mois à compter au plus tard du jour où les marchandises auront ou auraient dû être déchargées. En cas de perte de la marchandise ou de livraison avec retard, la prescription commencera à courir au plus tard à la date à laquelle la livraison devait être effectuée.
- 16.2. Toutes autres créances envers le transporteur, quelle qu'en soit la nature, se prescrivent également par 12 mois. Le délai commencera à la date de survenance de l'événement sur lequel sont fondées les créances.

Art. 17. Dispositions / légales impératives

- 17.1. Pour autant que ces conditions sont entièrement ou en partie contraires aux dispositions légales impératives applicables au contrat de transport, même lorsque cela ne concerne qu'une partie d'une disposition, les autres dispositions des présentes conditions générales resteront en vigueur. Si une disposition du contrat qui s'avérerait être contraire aux dispositions légales impératives correspond en grande partie à une autre disposition, qui n'est pas contraire à la loi, cette autre disposition devra être considérée comme étant stipulée entre les parties. Elle remplacera alors l'autre disposition pour autant que cette dernière soit contraire à la loi.

- 17.2. Ces dispositions ne peuvent être interprétées comme étant une extension de la responsabilité du transporteur par rapport aux dispositions légales, ni comme étant une limitation des droits du transporteur au sens des dispositions légales applicables.

Art. 18. Droit applicable / juridiction compétente

- 18.1. Les rapports entre les parties sont soumis au droit néerlandais.
- 18.2. Le tribunal de Rotterdam est compétent pour connaître des litiges entre les parties, ainsi que, mais non exclusivement, des créances du transporteur.

Art. 19. Conditions

- 19.1. Les présentes conditions sont rédigées en langue néerlandaise. En cas de divergences entre les versions linguistiques, la version néerlandaise fera foi.
- 19.2. Les conditions seront appelées les CONDITIONS DE TRANSPORT CBRB.

Les présentes conditions ont été déposées auprès du greffe du Tribunal de Rotterdam le 16 mai 2002.

CBRB CONDITIONS OF CARRIAGE

Art. 1. Scope

- 1.1. All who are a party to the contract of carriage and against whom these conditions apply, such as, but not limited to: shipper, carrier, receiver, consignee, sub-carrier, contractor, the party loading the goods, the party discharging the goods, actual carrier, all including possible intermediaries and/or sub-contractors, and furthermore all who may derive any rights from the contract of carriage, jointly and severally accept the applicability of these conditions.
- 1.2. Deviation from these conditions must be done explicitly and in writing. Applicability of other conditions is explicitly rejected.

Art. 2. Definitions

- 2.1. **Carrier:** all by whom or on whose behalf an agreement is being entered into with a shipper for the carriage of goods over inland waterways. The subcontractor will also be considered to be carrier in as far as there is carriage by another party than the contractual carrier.
- 2.2. **Sub-carrier:** all to whom –part of– the performance of the contract of carriage over inland waterways has been entrusted. This includes all who –partly or totally– actually performs the carriage.
- 2.3. **Shipper:** all who or on whose behalf or for whose account an agreement for the carriage over inland waterways has been entered into.
- 2.4. **Receiver:** all who are entitled to take receipt of the goods.
- 2.5. **The merchant:** shipper, receiver and the party offering the goods and/or those who act for the mentioned parties.
- 2.6. **Contract of carriage:** each agreement, whatever the nature thereof, whereby a carrier binds itself to carry goods against payment over inland waterways.
- 2.7. **Document of carriage:** a document used in respect of the carriage of goods over inland waterways.
- 2.8. **Goods:** all that is presented for carriage as cargo, however not including towed or pushed vessels, persons, luggage and person vehicles. In case the goods have been stuffed or packed in a container, on a pallet or on a similar transport unit, goods will include this unit or packaging.

- 2.9. **In writing:** in each manner in which data can be provided whereby the data is stored, can be verified and can serve as evidence.
- 2.10. **Dangerous goods:** the goods mentioned in or as per the Act Dangerous Goods, the ADN, the ADN and/or other national or international regulations which are or which will come in force and which describe and/or name dangerous goods and which may be of interest for the carriage thereof. Also will be considered dangerous goods all other goods which by their nature and/or properties will or may create danger for body, good and ship, inclusive of the environment, and/or require special measures. This also includes such goods, which require safety and/or precaution measures with respect to (the manner of) loading, stowage, discharge, carriage, storage and/or transshipment and treatment, all in the widest sense of the word.

Art. 3. Contract of carriage

- 3.1. The carrier has the obligation to deliver the goods at the destination in the condition in which he has received the goods, subject to what has been stated in these conditions or in the applicable legislation.
- 3.2. All goods must be of such nature and condition and/or composition that each damage to third parties and goods of third parties, the ship and cargo holds, other cargo, the environment, the safety and persons, goods and animals on board is excluded.
- 3.3. The carrier is entitled to carry the goods to the destination through another route than the customary one, to tranship the goods into other ships, including ships of other owners, to discharge and/or –in the case of fluid goods– stow into land tanks or elsewhere, where and when the circumstances so require and when the carrier deems such in the interest of the ship and or the cargo, all for the risk of the merchant.
- 3.4. When the carrier, at whatever moment in time, makes statements, in particular as towards authorities and customs, he will only act as agent of the merchant. The consequences, of whatever nature, arising out of the making of such statements, are for the risk and account of the merchant.
- 3.5. The shipper is held to timely and in writing disclose all information with respect to the goods to the carrier. This obligation is not limited to the requirements of the law but includes information in respect of the nature of the goods, the required treatment of the goods, the danger that the goods might cause, the possibility that the goods could pollute or damage for instance, but not limited to, (parts of the) ship, crew, third parties, the environment and the cargo, and furthermore all relevant information with respect to a safe carriage.

- 3.6. The shipper is to provide to the carrier an address, telephone number and/or place for notification and the name of the receiver to whom the goods can be delivered.
- 3.7. Should the carriage for whatever reason be temporarily or permanently impossible, the carrier is entitled to discharge and/or store the goods at such place as the carrier will deem correct, all for the risk and account of the merchant. In such cases the carrier is entitled to consider the carriage as ended.
- 3.8. When the receiver has accepted the goods without reservation it will be assumed that the goods have been delivered in a good condition.
- 3.9. Without explicit written agreement the carrier is not held to insure the goods.
- 3.10. Where the contract of carriage also relates to carriage of containers by road or rail, or relates to intermodal carriage, these conditions in any case fully apply for the part that the container is being carried by water.
- 3.11. Containers presented for carriage must be NEN-ISO approved and comply with standard NEN-ISO dimensions. Each deviation from NEN-ISO standard must be notified to the carrier beforehand.
In case containers are being presented which have deviating dimensions in height, breadth, weight, model, form or otherwise and/or contain cargo which extends beyond the container(s), data with respect thereto shall timely have to be notified to the carrier in writing.
- 3.12. All presented containers shall carry the notices prescribed by law. The container must be loaded in such manner so as not to cause any hindrance or danger for the container, the ship, the crew or third parties.
The carrier shall be under no responsibility or liability for the nature, the condition and the quality of the container(s) and/or cargo therein and/or the seals and/or customs locks.
The shipper must report to the carrier timely and in writing the quality and the weight of the loaded goods.
In case the cargo in the container requires special care such as food, goods that demand special temperature, are dangerous or otherwise require a special treatment, the data with respect thereto must be notified to the carrier in writing at least 24 hours prior to loading.

Art. 4. Documents

- 4.1. The document of carriage can be issued in every format.
- 4.2. The carrier can demand that the shipper signs the original or a copy of the document of carriage.

- 4.3. In case a consignment note has been drawn up by the shipper or the carrier, and also when the carrier has issued a bill of lading which can serve as document of title, the shipper respectively the carrier are held to give notice thereof in writing to the other party.
- 4.4. When the shipper has described the goods which are to be carried, the shipper warrants the accuracy of the description and the carrier is not liable in case the description appears to be inaccurate.
- 4.5. The shipper is held to timely provide to the carrier all required documentation.

Art. 5. Liability

- 5.1. Those who are to be considered merchant are jointly and severally liable for all obligations resulting from the contract of carriage, unless an obligation can solely be attributed to one or more of the mentioned parties.
- 5.2. The carrier is not liable for the goods as long as these have not been loaded and/or stowed in the ship.
- 5.3. The carrier is not liable for whatever damage occurred during loading or discharging of the goods.
- 5.4. The carrier is not liable after discharge of the goods from the ship.
- 5.5. In as far as the carrier is involved in loading or discharging operations he so does for the sole risk of the merchant, inclusive the used equipment, regardless whether this has or has not been provided by the merchant.
- 5.6. The carrier is never liable for consequential damages, including delay, however named and arising from whatever cause.
- 5.7. As towards third parties the carrier's liability for damages, by whatever cause, will never exceed his liability under the contract of carriage. The defences and exemptions of liability of the carrier can be invoked by the carrier's employees, subordinates, subcontractors, agents and/or all who the carrier has used in the performance of his obligations under the contract of carriage.
- 5.8. The merchant is held to hold the carrier harmless against all claims of third parties as a consequence whereof the carrier would have further reaching liability than as based on the contract of carriage.

- 5.9. The carrier is not liable in case the loss, damage or delay has been caused by fire, explosion, heat, cold, decay, melting, fracture, internal damage, drying out, leakage, normal transit losses (in volume or weight), inflammation, corrosion or by vermin and/or rodents, unless it is proven that the carrier did not act as a diligent carrier.
- 5.10. The carrier is not liable for damage, loss or delay when such has been caused by the shifting, loading, stowing or discharge of the goods or by an act or neglect of the merchant.
- 5.11. The carrier is not liable for damage caused by an agreed manner of transportation; such as carriage of the goods on deck, in open holds, based on current legislation or based on customs of the trade, unless it is proven that a diligent carrier could have prevented such damage.
- 5.12. The carrier is not liable for circumstances and or events which prevent, obstruct and or increase the costs of the journey to the place of loading, or which prevent the direct loading or discharging, notwithstanding the carrier's right to charge such costs to the merchant.
- 5.13. The carrier is not liable for customary differences in respect of the loaded quantity of goods. In case of a dispute in respect of the quantity or loaded and/or discharged goods, the quantity will be determined through a recounting or re-measuring at the costs of the merchant at a suitable place. Where the cargo consists of liquids, and unless agreed otherwise, the usual variation is considered to be 0,5%.
- 5.14. The carrier is not liable for damage or loss as a consequence of the breaking of (customs) seals of sealed goods, in as far as the carrier has acted diligently.

Art. 6. Limitation of liability

- 6.1. The liability of the carrier, and in case there are more carriers in the sense of these conditions, of all carriers together, is limited in as far as this is permitted under Dutch law. In case rules of compelling law outside of the Netherlands would apply, then the liability is limited to the lowest possible liability of mandatory law.
- 6.2. The defences and exemptions of liability of the carrier can be invoked by the carrier's employees, subordinates, subcontractors, agents and/or all who the carrier has used in the execution of his obligations under the contract of carriage.

- 6.3. In case of liability of the carrier for loss of/ or damage to goods, the liability will not exceed the decrease in value of the goods on the place and date of delivery as mentioned in the contract of carriage. In case of partial loss or damage the liability will be calculated accordingly.
- 6.4. The value of the goods will be determined on the basis of the exchange value, or, when there is no such value, on the basis of the market value, or, when there is no such value, on the basis of the usual value of goods of the same nature and quality at the place of delivery.

Art. 7. Damages

- 7.1. For the account of the merchant are all fines, damages, costs, directly or indirectly charged to the carrier for undeclared or otherwise fraudulent carriage, export or import of goods by or on behalf of the carrier and/ or master and/ or other crew.
- 7.2. The shipper is liable for the damage caused by the non- or non-timely availability of the required documentation.
- 7.3. All damage and costs caused by or resulting from loading and stowing, stowage or all other treatment of the goods are for the account of the merchant.
- 7.4. Unforeseen costs can, in reasonability, be charged by the carrier to the merchant.
- 7.5. Damage and costs, directly or indirectly caused by the acts mentioned in this article are for the account of the merchant.

Art. 8. Pledge / lien

- 8.1. The carrier has a right of pledge and a right of lien against all goods, documents and monies which the carrier is holding or will receive from whatever cause and for whatever purpose, for all claims which he has or may obtain against the merchant, against all who require delivery thereof.
- 8.2. The carrier can also invoke the aforementioned pledge and lien for what is due to him under previous carriages.

Art. 9. Loading and discharging place

- 9.1. The shipper, alternatively receiver, must timely appoint a safe loading and discharging place. The loading- and discharging place must comply with requirements which reasonably can be required of loading and discharging places. The ship must always stay afloat.
- 9.2. The loading and discharging places must be so construed that the ship can be safely moored and reached.
- 9.3. The safeness of the loading and/or discharging berth is at the discretion of the carrier. In case the carrier does not deem a place safe, the carrier is entitled to require a new loading and/or discharging berth. In case the merchant does not or not within a reasonable time appoint a new loading or discharging berth, the carrier is entitled to do so himself.
- 9.4. The carrier is entitled to not moor alongside or leave a berth when dangers such as but not limited to high or low water threaten the ship.
- 9.5. The carrier, without specific other agreement will only have to carry the ship to the municipality in which the discharging berth is situated. In case the place of discharging or municipality within which this berth is situated cannot be reached due to a cause which cannot be blamed on the carrier, possible costs of transshipment, discharging, on-carriage etc. will at all times be for the account of the merchant.
- 9.6. Without any liability in case of not doing so, the carrier is held to inform the merchant of the impossibility to reach the berth at the discharging place. In case the merchant does not immediately arrange for transshipment and on-carriage, the carrier is entitled to do so himself, always for risk and account of the merchant.
- 9.7. The costs and damages caused by the causes mentioned in this article are for the account of the merchant. The right to claim demurrage is unaffected.

Art. 10. Loading and discharging

- 10.1. When the merchant does not inspect the cleanness and fitness of the ship prior to the agreed carriage, the ship will be considered as complying in every respect with the requirements for carriage.

- 10.2. In case the merchant is of the opinion that the ship is not fit for the agreed carriage, he must give evidence thereof through a survey. The survey must be carried out by two surveyors, one to be nominated by the carrier and one to be nominated by the merchant. In case the mentioned surveyors cannot agree, they will jointly appoint a third surveyor. In case the two surveyors cannot agree upon the person of a third party, then the third party, at the request of one or both parties will be nominated by the competent court or president of court of first instance of the place where loading is to take place. In case the survey puts the merchant in the right, he is entitled to rescind the agreement, however without any liability for the carrier. In case the survey puts the carrier in the right, the carrier may claim demurrage, damages and/or rescission of the agreement.
- 10.3. In case a tanker, after nomination, is being rejected, the merchant must mention the reasons therefore. When the refusal to accept the tanker reasonably can not be reproached to the carrier, the merchant must pay to the carrier the damages caused. The refusal to accept the tanker will be considered unreasonable when the tanker and crew comply with the usual conditions with respect to the product to be carried. Damages are payable by the merchant in case of refusal to accept the tanker after more than 3 hours after nomination had been given.
- 10.4. The carrier is entitled to sell the cargo remainders at the costs of the merchant, after notice has been given.
- 10.5. The ship will be considered to be discharged when the ship is delivered free of cargo remainders.
- 10.6. The notice of loading or discharging readiness of the ship can be done at all times and without specific form.
- 10.7. When the ship during loading and/or discharging, by whatever cause, is being damaged or causes damage, the merchant is held to pay such damage to the carrier or to pay to the carrier what the carrier shall have to pay to third parties, all unless the merchant proves that the damage did not occur as a consequence of the unsafeness of the loading and/or discharging berth.
- 10.8. In case of carriage of fluids, nomination time will maximally be 24 hours.
- 10.9. In case of carriage of fluids, the moment of receipt or delivery will be the moment when the fluids pass the ship's manifold.
- 10.10. The loading and discharging operations of a tanker are considered to take place for the account and risk of the merchant. The master will determine the method of loading and/or discharging. The tanker will provide the pumps on board for the loading and discharging of the cargo.

- 10.11. Presented containers must be released to the carrier at the loading location prior to the carriage, together with the correct documentation and, if applicable, the correct ADNR-documentation. In case of non-compliance therewith, the carrier shall be entitled not to sail to the terminal, to refuse the containers and/or to alternatively carry the containers to destination for the account of the merchant. The carrier may deliver container(s) which had already been accepted at a place to be designated by the carrier in case of blockage of the fairway; the subsequent carriage of the container(s) shall be for account of the merchant.
- 10.12. The merchant shall arrange that the loading and discharging place timely receive the necessary instructions in respect of the number, the nature and the quality of the containers to be loaded or discharged. In case of non-compliance therewith the carrier shall, after deliberation with the merchant, be at liberty to load and/or tranship and/or discharge the containers at another load and/or discharging place. The carrier shall arrange for the necessary information to enable execution of the loading and discharging procedure.

Art. 11. Loading and discharging time

- 11.1. In case of non-compliance with the time for loading and/or discharging as agreed in the contract of carriage, or, failing such, as prescribed by law, the merchant shall be in default by operation of law, and the carrier shall be at liberty to discharge and/or store that goods for the risk and the account of the merchant in a place which, in the discretion of the carrier is a fit place, without prejudice to the carrier's right for compensation of damages as a consequence of such untimely receipt. The carrier in that case also is entitled to partly or wholly sell the goods in order to obtain payment of what is due to the carrier from the proceeds of sale. In case of such sale, the merchant's interests will be borne in mind as far as is reasonably possible.
- 11.2. The carrier is not obliged to inform the merchant of the intended storage, discharging or sale. In as far as possible the carrier will inform the merchant and will take a reasonable delay into account.
- 11.3. The carrier is not obliged to put the merchant on notice for the measures mentioned in this article. The mere expiration of the loading, discharging and/or demurrage time makes that the merchant is in default.

Art. 12. Delay

- 12.1. In case the ship is held up after sailing from the loading port, due to circumstances beyond the fault of the carrier, for instance by but not limited to high or low water or ice, demurrage will be due.
- 12.2. In case of delay as a consequence of ice and/or the risk of ice, the obstruction for shipping will also be determined according to the information provided by the authorities.
- 12.3. The freight will be calculated in the supposition that the voyage can be made free and unhindered. Each obstruction outside of the fault of the carrier entitles the carrier to damages.

Art. 13. Dangerous goods

- 13.1. In case of dangerous goods not only the common trade name, but also the measure of danger, respectively the class of danger in the sense of the law and regulations must be stated.
- 13.2. In respect of the goods mentioned in this article the merchant must at all time give timely written instructions to the carrier in respect of the nature and/or properties of the goods to be carried and furthermore in respect of all measures, none excluded, which must be taken by the carrier.
- 13.3. When the merchant fails to give timely written instructions, and in case of incomplete and/or incorrect instructions with respect to goods as mentioned in this article, the merchant warrants the harmlessness of the goods and is liable for all damages caused by or in connection to the harmfulness of the goods.

Art. 14. General average

- 14.1. In case of general average the Rhine Rules IVR, latest version, apply.
- 14.2. The calculation of the apportionment will be made at the place and by those who will be appointed thereto by the carrier.
- 14.3. The right of the carrier to claim contribution will not be limited in case the danger which caused the sacrifice or the incurred costs was caused by fault of the carrier and/or crew or by other persons in employment or other service of the carrier or by unseaworthiness of the ship. In those cases the merchant waives all rights which he may have against the carrier for the contribution in general average which he has paid.

- 14.4. The carrier is authorised to sign the average bond on behalf of the merchant in the manner, customary at the place of the apportionment.

Art. 15. Assignment / transfer

- 15.1. All rights and claims deriving from these conditions of carriage, or deriving directly or indirectly from documents of carriage, may, except in case of endorsement of a bill of lading to order, without explicit agreement of the carrier, not be assigned or otherwise transferred to third parties.

Art. 16. Lapsing of claims

- 16.1. The carrier will be released from all liability, of whatever nature, in respect of damage of/or loss to carried goods, including damage due to delay, unless within 12 months after the claim arose legal proceedings have been instituted. The period of 12 months will start running at the latest on the day on which the goods have been discharged or should have been discharged. In case of loss or late delivery of the goods the period will start running at the latest on the date on which the delivery should have been completed.
- 16.2. All other claims against the carrier, for whatever nature, will cease to exist after 12 months. This period of time will start running after the event on which the claims are based arose.

Art. 17. Conversion

- 17.1. In as far as the conditions in whole or in part would be contrary to rules of mandatory law, also when it only relates to part of a provision, these conditions will otherwise remain in force. In case the meaning of a provision, in as far as contrary to mandatory rules of law, answers to a large extent to another provision which is not contrary to the law, then such other provision must be considered as having been agreed and will then take the place of the provision in as far as that is contrary to the law.
- 17.2. These provisions cannot be interpreted as extending the liability of the carrier as compared to the legal provisions, nor as a limitation of the rights of the carrier as compared to the legal provisions.

Art. 18. Applicable law / disputes

- 18.1. The legal relation between the parties will be governed by Dutch law.

18.2. The Rotterdam Court shall have exclusive jurisdiction for claims against the carrier. The Rotterdam Court will also, but not exclusively, have jurisdiction for claims by the carrier.

Art. 19. Conditions

19.1. These conditions have been drafted in the Dutch language. In case of ambiguity the Dutch text is decisive.

19.2. The conditions will be called CBRB conditions of carriage.

These conditions have been filed on 16 may 2002 at the clerk's office of the Rotterdam District court.

CENTRAAL **B**UREAU VOOR DE **R**IJN- EN **B**INNENVAART



Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart
Postbus 23133
3001 KC Rotterdam
cbrb@binnenvaart.nl
www.cbrb.nl
tel. 010 - 411 59 00
fax 010 - 412 90 91

