

## Inhoud

Artikel 1 – definities .....	2
Artikel 2 – werkingssfeer .....	3
Artikel 3 – toepasselijk recht .....	3
Artikel 4 – omschrijving en inontvangstneming van de goederen .....	3
Artikel 5 – laden.....	5
Artikel 7 – keuze van schepen en routes, recht op overlading en gedeeltelijke lossing .....	7
Artikel 8 – verval van de overname- en vervoersplicht .....	8
Artikel 9 – laad- en lostijden en overliggeld.....	10
Artikel 10 – belemmeringen voor de aflevering, opslag en noodverkoop.....	11
Artikel 11 – loslocatie, lossen .....	12
Artikel 12 – aansprakelijkheid van de vervoerder .....	14
Artikel 13 – aansprakelijkheid van de afzender.....	15
Artikel 14 – verzekering .....	15
Artikel 15 – vervoersdocumenten .....	15
Artikel 16 – Douane / accijnsdocumenten .....	16
Artikel 17 – wederzijdse medewerking bij schade .....	16
Artikel 18 – averij-grosse.....	16
Artikel 19 – vracht, foutvracht.....	17
Artikel 20 – retentie- en pandrecht van de vervoerder .....	19
Artikel 21 – verrekeningsverbod / overdrachtsverbod.....	20
Artikel 22 – betaling .....	20
Artikel 23 – conversie.....	21
Artikel 24 – bevoegde rechter .....	21
Artikel 25 – talen .....	22

**Artikel 1 – definities**

1. Vervoerovereenkomst: elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren;
2. Vervoerder: een ieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender, in dit geval UniBarge B.V.;
3. Ondervervoerder: een ieder aan wie de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk door de vervoerder is toevertrouwd. Onder ondervervoerder wordt tevens begrepen degene die het vervoer – geheel of gedeeltelijk – feitelijk uitvoert, of te wel de schipper;
4. Afzender: een ieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder;
5. Geadresseerde: de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen, de ladingontvanger;
6. Vervoersdocument: een document waardoor een vervoerovereenkomst en de overname of de verlading van de goederen door een vervoerder bewezen worden en dat in de vorm van een cognossement of een vrachtbrief of een ander in de handel gebruikelijk document opgesteld wordt;
7. Ladingbelanghebbende: afzender en ontvanger;
8. Schriftelijk: wordt onder schriftelijk verstaan, tenzij de betrokken partij iets anders overeengekomen zijn, ook de situatie waarbij de informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, telegrammen, telefaxen, telexberichten, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling (EDI), mits de informatie beschikbaar blijft voor latere raadpleging.
9. Goederen: al hetgeen ten vervoer als lading wordt aangeboden, met uitzondering van gesleepte of geduwde vaartuigen.

**Artikel 2 – werkingssfeer**

Deze algemene voorwaarden maken deel uit van alle vervoersopdrachten die aan UniBarge B.V. worden verstrekt, waaronder in het bijzonder inzake het vervoer van vloeibare lading over de binnenwateren door UniBarge B.V., in het navolgende ook te noemen UniBarge.

**Artikel 3 – toepasselijk recht**

Voor zover deze condities geen bijzondere bepalingen kennen, is het CMNI Verdrag van toepassing, ook voor vervoer binnen Nederland. Aanvullend op deze condities en het CMNI Verdrag is Nederlands recht toepasselijk. Raamovereenkomsten en/of individuele contracten gaan voor.

**Artikel 4 – omschrijving en inontvangstneming van de goederen**

1. De afzender is verplicht de vervoerder tijdig de nodige gegevens en begeleidende documentatie met betrekking tot de goederen zelf en de aard van de goederen met inbegrip van alle van overheidswege uitgevaardigde nationale en internationale voorschriften ter bevordering van de veiligheid en de bescherming van het milieu te verschaffen en hem tijdig omtrent de lading en de behandeling daarvan alle opgaven te doen, waarvan hij weet of behoort te weten dat zij voor de vervoerder van belang zijn.
2. De afzender geeft een juiste en gedetailleerde omschrijving van de te vervoeren goederen, waaronder in het bijzonder het UN-nummer en de ADN classificatiecode. De afzender draagt er, conform artikel 7.09 CDNI verdrag, zorg voor dat de 4-cijfer-stoffencode volgens Aanhangsel III van het CDNI verdrag in de vervoersovereenkomst en transportdocumenten is opgenomen. De afzender dient op het eerste verzoek van UniBarge een safety datasheet voor het product toe te zenden.

3. De afzender garandeert de juistheid van de beschrijving van de goederen en de juistheid en volledigheid van de ter beschikking gestelde documentatie. Hij is aansprakelijk voor zowel alle uit onjuistheid en/of onvolledigheid van de opgaven van de documentatie voortvloeiende directe en indirecte verliezen, schades en andere nadelen als voor de daardoor ontstane kosten. Bij onjuistheid van de omschrijving en het ontbreken van noodzakelijke documentatie kan de vervoerder voor rekening van de ladingbelanghebbenden de goederen lossen, aan land plaatsen, terugvervoeren of in dringende gevallen zelfs vernietigen zonder daardoor zelf schadeplichtig te worden.
4. De vervoerder is gerechtigd, maar niet verplicht, te controleren of de aan hem ter beschikking gestelde documentatie en/of informatie juist is/zijn.
5. Indien er bij de vervoerder twijfel bestaat of het schip geschikt is ten aanzien van de te vervoeren goederen, is de vervoerder gerechtigd om nadere informatie op te vragen.
6. Blijkt bij belading, dat de lading afwijkt van de in de bevrachtigingsbevestiging genoemde ladingomschrijving heeft UniBarge het recht belading te weigeren. De afzender dient in dit geval UniBarge schriftelijk alsnog de juiste en volledige omschrijving van de lading te laten toekomen. Vervolgens zal overleg plaatsvinden tussen partijen en zal UniBarge laten weten of zij het transport kan uitvoeren. Voor de periode dat de belading wordt vertraagd door de onjuiste en/of onvolledige opgave dient de afzender UniBarge overliggeld te vergoeden.  
Op verzoek van de kapitein dient de afzender een veiligheidsinformatieblad met betrekking tot het product ter beschikking te stellen.

**Artikel 5 – laden**

1. De vervoerder zal de door hem aan boord te nemen maximum hoeveelheid bepalen met inachtneming van o.a. de waterstand, de inrichting van het schip en de publiekrechtelijke voorschriften.
2. De omvang van de aan boord genomen lading wordt naar keuze van de vervoerder vastgesteld met een volumemeter, door meting van het verschil van inhoud van de landtank, door meting van binnenmaten van het schip of door meting van de ijk van het schip.
3. De afzender is verplicht, ervoor te zorgen dat het schip op de plek die hij aangewezen heeft voor de belading, veilig kan afmeren, liggen, laden en vertrekken.
4. De vervoerder is verplicht, het schip laadgereed op de laadplek ter beschikking te stellen. Indien het schip gedurende belading schade oploopt of veroorzaakt, zijn aflader en/of ontvanger gehouden tot vergoeding van die schade of hetgeen de vervoerder in dit verband aan derden verschuldigd mocht zijn, tenzij de afzender bewijst dat de schade niet werd veroorzaakt door de onveiligheid van de laadplaats of een handelen of nalaten van personeel van de tankterminal.
5. De afzender is verplicht, de goederen aan boord van het schip te laden. De vervoerder heeft het recht, aanwijzingen te geven met betrekking tot de veiligheid van de vaart of ter voorkoming van schade. De afzender is verplicht, deze aanwijzingen op te volgen.
6. De afzender dient te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit het ADN en CDNI verdrag.

7. De afzender is, conform artikel 7.03 lid 2 van het CDNI verdrag, verplicht om er voor te zorgen dat het schip vrij van overslagresten blijft. Zijn er echter toch overslagresten ontstaan, dan draagt de afzender na het lossen zorg voor verwijdering. Dampen en gassen die na lossing achterblijven in het schip worden daarbij aangemerkt als overslagresten.
8. De afzender is aansprakelijk voor schade aan het schip die door de belading veroorzaakt wordt, tenzij dat de schade is ontstaan door schuld van de vervoerder.
9. De afzender dient de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt, doordat de overeengekomen lading door welke oorzaak dan ook niet op de overeengekomen plaats of tijd te zijner beschikking is.
10. De afzender zorgt ervoor dat voordat het schip vertrekt de 4-cijfer-stoffencode volgens Aanhangsel III in de vervoersovereenkomst en transportdocumenten is opgenomen.

#### **Artikel 6 – vertraging van de belading**

1. Tot aan het moment dat belading aanvangt, heeft de afzender het recht de vervoerovereenkomst te ontbinden. De vervoerder heeft bij een dergelijke ontbinding recht op betaling van de volle vracht.
2. Indien na verloop van de tijd, waarbinnen de afzender de goederen in het schip dient te laden, om welke redenen dan ook geen goederen in het schip geladen zijn, dan heeft de vervoerder het recht zonder ingebrekestelling de vervoerovereenkomst ontbonden te verklaren. Hetzelfde geldt indien de afzender een lading aanbiedt die in strijd is met de omschrijving en UniBarge blijktens artikel 4.6 ervoor kiest de reis niet uit te voeren.

3. Indien na verloop van de in lid 2 vermelde tijd de overeengekomen goederen, om welke reden dan ook, slechts gedeeltelijk in het schip geladen zijn, heeft deze zonder voorafgaande ingebrekestelling het recht de overeenkomst te ontbinden of om de reis te beginnen. Als de vervoerder in het laatstgenoemde geval aan de reis begint, blijft de afzender verplicht tot vergoeding van de volle vracht.
4. De in de leden 1, 2 en 3 genoemde ontbindingen kunnen worden verklaard door mondelinge of schriftelijke mededeling of een ander bericht waarvan de ontvangst kan worden aangetoond. De overeenkomst eindigt op het tijdstip van ontvangst van de ontbindingsverklaring, maar niet voor het lossen van de goederen. In alle voornoemde ontbindingsgevallen blijft de vervoerder recht houden op de volle vracht, ook voor het geval dat er niet werd geladen.
5. Indien de afzender voor afloop van de in lid 2 genoemde tijd de volledige vracht aan de vervoerder betaalt, dan is deze op verzoek van de afzender verplicht om de reis met een deel van de overeengekomen goederen aan te vangen. De vervoerder heeft het recht om in plaats van de ontbrekende goederen andere goederen aan te nemen zonder dat hij verplicht is om de vracht die hij voor het vervoer van deze goederen ontvangt, te verrekenen met de door de afzender te betalen vracht.

#### **Artikel 7 – keuze van schepen en routes, recht op overlading en gedeeltelijke lossing**

1. Het transport wordt uitgevoerd met schepen die door de vervoerder daarvoor worden aangewezen. De vervoerder kan ook andere vervoerders inschakelen om het transport uit te voeren.
2. De vervoerder is niet verplicht, de goederen in een bepaalde volgorde, via een bepaalde route of met een specifiek schip te vervoeren. De goederen dienen te

worden vervoerd binnen de termijn die van een zorgvuldige vervoerder verwacht mag worden, daarbij rekening houdend met de omstandigheden van de scheepsreis en uitgaande van een onbelemmerde reis.

3. De vervoerder heeft het recht om de goederen geheel of ten dele over te laden in andere schepen, in lichters te laden of te lossen en/of in landtanks op te slaan, voor zover dit onder de gegeven omstandigheden in het belang van het schip of de lading noodzakelijk lijkt te zijn. De ladingbelanghebbenden zijn hoofdelijk aansprakelijk tegenover de vervoerder voor de extra kosten die daardoor ontstaan, voor zover de betreffende maatregelen niet door schuld van de vervoerder moesten worden getroffen.
4. Het overslaan in lichters, opslaan of lossen in schepen of landtanks alsmede de opslag geschieden namens en voor rekening en risico van de ladingbelanghebbenden.
5. In de gevallen in leden 3 en 4 is het de verantwoordelijkheid van de ladingbelanghebbenden, een ononderbroken verzekeringsdekking in stand te houden.

#### **Artikel 8 – verval van de overname- en vervoersplicht**

1. De overname- en vervoersplicht vervalt op elke waterweg zondermeer, ongeacht of de goederen al overgenomen of geladen zijn en of de reis al dan niet reeds begonnen is, wanneer zich in algemene zin of alleen voor het schip dat de goederen geladen heeft, de volgende gebeurtenissen of omstandigheden voordoen:
  - a) overmacht, oorlog, burgeroorlog, mobilisatie, militaire acties, oproer, terroristische aanslagen, sabotage, stakingen, uitsluiting, blokkades, interne onrust;



- b) maatregelen en interventies van overheden, in-, uit- en doorvoerbepkeringen of –verboden, inbeslagnemingen en invorderingen, tenzij de vervoerder deze omstandigheden door zijn schuld heeft veroorzaakt;
  - c) blokkades van de scheepvaart van welke aard dan ook, scheepvaartongevallen, storingen of bedrijfsonderbrekingen in sluizen, kanalen, havens of andere scheepvaartvoorzieningen, verkeersstoringen, belemmeringen van het verkeer en zeehavens of stremming van de scheepvaart, tenzij de vervoerder deze omstandigheden door zijn schuld heeft veroorzaakt;
  - d) natuurrampen, hoogwater, overstromingen, ijsvorming en ijsgevaar.
2. Tijdens de duur van één van deze omstandigheden en tot maximaal veertien dagen daarna heeft de vervoerder het recht om voor alle vertragingen in de reis een schadeloosstelling voor het exploitatieverlies vermeerderd met de kosten voor extra inspanningen in rekening te brengen, alsmede te zijner keuze:
- a) hetzij het vervoer uit te voeren en voor het gehele overeengekomen vervoerstraject een vrachttoeslag in rekening te brengen en alle in vergelijking met een normale uitvoering van de opdracht ontstane meerkosten ten laste van de goederen te brengen, waarbij de afzender en de ontvanger hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de meerkosten;
  - b) hetzij de overeenkomst, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, te ontbinden en overeenkomstig artikel 19 lid 5 foutvracht in rekening te brengen en reeds geladen goederen op een door hem geschikt geachte locatie namens en voor rekening en risico van de afzender en ontvanger te lossen of te laten lossen en op te slaan of met andere middelen verder te vervoeren. Alle door het lossen in een tussenhaven, de opslag of het verdere vervoer ontstane meerkosten, transportkosten en onkosten zijn voor rekening van de ladingbelanghebbenden;

3. De vervoerder heeft de bovenstaande rechten ook, indien hij mocht hebben nagelaten de afzender en/of de ontvanger te informeren dat zich een dergelijke gebeurtenis heeft voorgedaan.
4. Wordt het uitvoeren van de reis door andere omstandigheden dan genoemd in lid 1 van dit artikel, waarvoor de vervoerder overeenkomstig deze voorwaarden niet hoeft in te staan, permanent verhinderd, dan treedt de vervoerovereenkomst buiten werking zonder dat de ene partij tot schadevergoeding jegens de andere partij verplicht is. De kosten van het lossen van reeds geladen goederen draagt de afzender.
5. Als permanente verhindering geldt met name,
  - a) wanneer een schip waarmee het vervoer doorgevoerd zou worden, verloren gaat of dermate beschadigd wordt, dat het de reis niet zonder omvangrijke herstelwerkzaamheden kan uitvoeren;
  - b) als dergelijke herstelwerkzaamheden zijn met name zulke te beschouwen, waarvoor het volledige lossen van de lading vereist is;
  - c) indien de te vervoeren goederen verloren gaan.
6. Afzender en ontvanger zijn jegens de vervoerder hoofdelijk aansprakelijk voor alle extra dagvrachten, vrachttoeslagen, exploitatieverlies en andere meerkosten.

### **Artikel 9 – laad- en lostijden en overliggeld**

1. Behoudens specifieke afspraken wordt de duur van de laad- en lostijd berekend op basis van de Tankschiff-Transport Bedingungen zoals van kracht op het moment dat het transport wordt uitgevoerd. Behoudens afwijkende afspraak in de opdracht / opdrachtbevestiging wordt het overliggeld berekend

per uur op basis van Duits Wettelijk (“Lade- und Löschzeitenverordnung - BinSchLV”).

2. Dit laat verdergaande aanspraken op schadevergoeding onverlet.

### **Artikel 10 – belemmeringen voor de aflevering, opslag en noodverkoop**

1. Als de goederen door de daartoe aangewezen ontvanger niet worden afgenomen of betaling van de op de goederen rustende vorderingen wordt geweigerd, is er sprake van andere belemmeringen of meldt de ontvanger zich niet, dan dient de vervoerder de afzender daarover te informeren en om instructies te vragen. Is dit onder de gegeven omstandigheden niet uitvoerbaar of blijft afzender in verzuim met het verstrekken van instructies of kan de uitvoering van de instructies redelijkerwijze niet van de vervoerder worden verwacht, dan is deze bevoegd de goederen op te slaan namens en voor rekening en risico van de ladingbelanghebbenden in een landtank of een lichter.
2. Indien de lostijd buitensporig wordt overschreden, zal er overleg plaatsvinden tussen afzender en vervoerder over verhoging van het liggeld, indien geen overeenstemming wordt bereikt, heeft de vervoerder het recht om de goederen zelf voor rekening en risico van ladingbelanghebbenden te lossen of te laten lossen of om deze overeenkomstig het bepaalde in lid 1 op te slaan, alles onverminderd het recht van de vervoerder op ontstane liggelden. Dit laat verdergaande aanspraken van de vervoerder op schadevergoeding vanwege een overschrijding van de lostijden onverlet.
3. De opslag van de goederen in lichters of landtanks gelden als een correcte aflevering. Het retentie- en/of pandrecht van de vervoerder wordt hierdoor niet aangetast.

4. Worden de goederen binnen twee maanden nadat zij in opslag zijn gegeven niet afgenomen, dan heeft de vervoerder het recht om zonder aankondiging of aanzegging en zonder een officieel besluit of gerechtelijk vonnis de goederen onderhands of openbaar te verkopen of te laten veilen. Vragen de goederen hoge onderhouds- of opslagkosten of dekt hun waarde naar inschatting van de vervoerder de daaraan verbonden kosten niet, dan heeft de vervoerder het recht om de goederen meteen te verkopen of te veilen zonder gebonden te zijn aan de termijn van twee maanden.

### **Artikel 11 – loslocatie, lossen**

1. De ladingbelanghebbenden bepalen de geschikte losplek. De voor de aanwijzing en de veiligheid van de laadplek in artikel 5 opgenomen bepalingen gelden overeenkomstig voor de aanwijzing en de veiligheid van de losplek.
2. De ladingbelanghebbenden zijn verplicht de vervoerder voor aankomst in de haven van instructies voor de lossing en de douaneafhandeling mee te delen, bij gebreke waarvan de vervoerder het recht heeft om namens en voor rekening van de ladingbelanghebbenden alle door hem noodzakelijk geachte maatregelen te nemen.
3. De losgereedheid van het schip kan te allen tijde aan de losplek worden gemeld.
4. De ladingbelanghebbenden zijn hoofdelijk aansprakelijk voor schades die door loswerkzaamheden worden veroorzaakt. Berust de schade op een fout of nalatigheid van de vervoerder, dan zijn de ladingbelanghebbenden niet aansprakelijk. De in artikel 5 leden 4 en 6 opgenomen bepalingen gelden overeenkomstig.

5. Het schip dient conform artikel Art. 7.03, lid 3 CDNI schoon en vrij van ladingresten te worden gelost. Conform Art. 7.04, lid 1 CDNI dienen de ladingbelanghebbenden ervoor te zorgen dat na het lossen de ladingtank nagelensd ter beschikking wordt gesteld. De eventuele restlading/overslagresten dienen door de ladingbelanghebbenden te worden ingenomen. De ladingbelanghebbenden zijn verantwoordelijk voor de inname van de restlading. De ladingbelanghebbenden zijn verplicht om, conform artikel 7.04 lid 2 en 3 CDNI, voor een wasschone ladingtank te zorgen, indien het schip goederen heeft vervoerd waarvan de ladingrestanten overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangsel III niet met het waswater in het water geloosd mogen worden en indien er sprake is van een onverenigbare vervolglading. De ladingontvanger draagt zorg voor de inname van het waswater of toewijzing van een ontvangstinrichting conform artikel art. 7.05, lid 1 CDNI. Indien de ladingontvanger of de verlader deze verplichtingen niet nakomt, heeft de vervoerder conform artikel 7.04 lid 4 CDNI, na reclamatie het recht om de ladingresten voor rekening van ladingbelanghebbenden te verwijderen of te laten verwijderen. Behoudens afwijkende afspraken eindigt de lostijd op het moment dat de ladingresten door ladingbelanghebbenden zijn verwijderd of bij uitblijven daarvan na reclamatie door de vervoerder zelf.
6. De ladingbelanghebbende vult conform artikel 7.01 lid 1 CDNI de losverklaring naar waarheid in, overeenkomstig het in Aanhangsel IV van het CDNI verdrag opgenomen model.
7. Het schip mag conform artikel 6.03 lid 4 pas vertrekken, nadat de schipper in de losverklaring heeft bevestigd dat restlading alsmede overslagresten zijn overgenomen. Bovendien eventueel pas na bevestiging (in de losverklaring) dat waswater werd afgegeven of daarvoor een ontvangstinrichting werd aangewezen. Indien het ter plaatse niet is toegestaan om te controleren of het

schip volledig schoon en vrij van ladingresten gelost is, ondertekent de schipper de losverklaring onder voorbehoud.

8. De vervoerder is niet verplicht te controleren of het schip volledig schoon en vrij van ladingresten gelost is. De afzender is derhalve te allen tijde verplicht de vervoerder te vrijwaren met betrekking tot schade ten gevolge van verontreiniging van lading op de eerstvolgende reis door verontreiniging met residu van de lading. Eveneens is de afzender jegens de vervoerder aansprakelijk voor alle overige schade die de vervoerder mocht lijden doordat het schip niet schoon en vrij van ladingresten is, waaronder in het bijzonder tijdverlettschade, expertisekosten en reinigingskosten.

## **Artikel 12 – aansprakelijkheid van de vervoerder**

De vervoerder of de ondervoerder is niet aansprakelijk voor schade veroorzaakt,

- a) door het handelen of nalaten van de schipper van het schip, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duw- of sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duw- of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3 lid 3 CMNI ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag met de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;
- b) door brand of een explosie aan boord van het schip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door de schuld van de vervoerder, de ondervoerder of hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het schip is veroorzaakt;
- c) door gebreken aan zijn schip of aan een gehuurd of gecharterd schip die bestonden voor de aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze

gebreken ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid voor  
aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

### **Artikel 13 – aansprakelijkheid van de afzender**

De afzender is verplicht om de vervoerder schade te vergoeden veroorzaakt door de goederen of door materiaal of andere zaken door de afzender, de aflader of de ontvanger ter beschikking gesteld. De verplichting van de afzender tot schadevergoeding is uitgesloten, indien de schade is veroorzaakt door schuld van de vervoerder. Als de schade is veroorzaakt door schuld van zowel de afzender als de vervoerder, dan zijn beiden aansprakelijk voor hun gedeelte van de schuld.

### **Artikel 14 – verzekering**

Zonder uitdrukkelijke schriftelijke opdracht is de vervoerder niet verplicht om de goederen tegen eventuele gevaren of risico's te verzekeren.

### **Artikel 15 – vervoersdocumenten**

1. Behoudens afwijkende afspraken dient de afzender het vervoersdocument op te stellen.
2. Vervoersdocumenten mogen slechts dan namens UniBarge worden ondertekend als UniBarge hiervoor toestemming heeft verleend.
3. Wanneer de afzender in strijd met het vorige lid vervoersdocumenten namens UniBarge tekent en hierdoor aansprakelijkheid aan de kant van UniBarge ontstaat die de aansprakelijkheid uit hoofde van deze vervoersvoorwaarden te boven gaat, is de afzender gehouden UniBarge te vrijwaren tegen aanspraken van derden.

**Artikel 16 – Douane / accijnsdocumenten**

1. De afzender is verantwoordelijk en draagt zorg voor de vereiste accijns documentatie.
2. De afzender is gehouden UniBarge te vrijwaren met betrekking tot aanspraken van derden, voor het geval de documentatie onjuist is of ontbreekt.

**Artikel 17 – wederzijdse medewerking bij schade**

1. Vervoerder en ladingbelanghebbenden zullen elkaar bij schade aan of verlies van de goederen, bij schade aan de faciliteiten van de tankterminal alsmede bij schade aan het schip medewerking verlenen om de omvang en de oorzaak hiervan vast te stellen. Zowel de vervoerder als de afzender is bevoegd voor of bij aflevering van de lading een gerechtelijk danwel buitengerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar de toestand en de hoeveelheid van de lading en de omvang van de schade. De afzender, die beschadiging of een tekort vermoed, is bevoegd voor of bij aflevering een gerechtelijk danwel buitengerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar de wijze waarop de belading heeft plaatsgevonden en naar hetgeen omtrent de oorzaak van de beschadiging of van het tekort uit de toestand van het schip en van de lading blijkt.
2. Vervoerder en ladingbelanghebbenden zijn in het kader van een onderzoek zoals omschreven in lid 1 verplicht elkaar op voorafgaand verzoek toegang te verschaffen tot ladingmonsters, schip en de faciliteiten van de tankterminal.

**Artikel 18 – averij-grosse**

1. Bij averij-grosse gelden de averij-grosse regels van de IVR ten tijde van de overname van de goederen voor vervoer en zoals beschikbaar op [www.ivr.nl](http://www.ivr.nl).



2. De ladingbelanghebbenden zijn verplicht tot onmiddellijke betaling van de bijdragen en/of voorschotten, ongeacht en onverminderd hun eventuele rechten onder de vervoerovereenkomst tot terugvordering van de te betalen bijdragen. Zij zijn jegens de vervoerder hoofdelijk aansprakelijk voor alle uit hoofde van een dispache op hun goederen rustende bijdragen in averij-grosse. De vervoerder heeft het recht om voor deze bijdragen een revers en een kostenvoorschot te verlangen. Een opschortingsrecht ten aanzien van de bijdragen in averij-grosse is uitgesloten. Ladingbelanghebbenden zijn in het bijzonder niet gerechtigd de betaling van een voorschot of bijdrage te weigeren met de redenering dat de vervoerder schuld heeft en een vorderingsrecht toekomt wegens schuld van de vervoerder of het schip.
  
3. Het recht op terugvordering van betaalde bijdragen in averij-grosse voor ladingbelanghebbenden is uitgesloten bij een averij-grosse evenement door een nautische fout in de zin van artikel 25 lid 2 letter a CMNI, door brand of explosie of door een op het moment van aanvang van de reis niet herkenbaar gebrek aan het schip veroorzaakt werd (artikel 25 CMNI lid 2 letters b en c). Het recht op terugvordering van betaalde bijdragen in averij-grosse vervalt in voornoemde gevallen niet, indien hetzij bij een nautische fout sprake is van schuld van de vervoerder in de zin van artikel 21 lid 1 CMNI hetzij bij brand of explosie of bij een gebrek aan het schip ten tijde van het begin van de reis sprake is van schuld van de vervoerder.

### **Artikel 19 – vracht, foutvracht**

1. Behoudens bijzondere afspraken omvat de vracht het vervoer in de periode tussen inontvangstneming en aflevering van de goederen aan boord van het binnenschip. De vracht wordt minimaal berekend over de in de transportovereenkomst opgenomen bruto gewichten, hoeveelheden of maten van de goederen. Worden in andere papieren hogere gewichten of

hoeveelheden vermeld, of worden deze bepaald bij wegingen of controles, dan zijn deze doorslaggevend voor de vrachtberekening. De vracht is opeisbaar na belading.

2. De overeengekomen vracht is gebaseerd op open en onbelemmerde scheepvaart. Alle meerkosten en uitgaven die in afwijking van een normaal verloop van de scheepsreis ontstaan, zijn voor rekening van de ladingbelanghebbenden, tenzij deze zijn veroorzaakt door schuld van de vervoerder.
3. De vracht is gebaseerd op de ten tijde van sluiten van de overeenkomst bestaande bedrijfskosten, wisselkoersen en publieke heffingen. Elke buitengewone verhoging, in het bijzonder van de brandstofkosten, lonen en publieke heffingen tijdens de duur van de uitvoering van de vervoerovereenkomst geeft de vervoerder het recht, de vracht aan te passen aan de veranderde omstandigheden of voor wat de nog niet vervoerde partijen betreft overeenkomst te ontbinden.
4. De afzender is jegens de vervoerder aansprakelijk voor de vracht, foutvracht, vrachttoeslagen, kosten, onkosten, heffingen en andere op de goederen rustende vorderingen alsmede voor liggelden en winstderving. De afzender wordt door aflevering van de goederen zonder betaling of zonder uitoefening van een bestaand pandrecht niet bevrijd van deze aansprakelijkheid. De ontvanger aanvaardt hoofdelijke aansprakelijkheid doordat hij de aflevering van de goederen verlangt of anderszins erover beschikt.
5. De vervoerder heeft recht op de volle vracht, indien:
  - a) de lading slechts gedeeltelijk aangeleverd wordt;
  - b) afzender of ontvanger het lossen van de goederen in de laadhaven of in een tussenhaven verlangen;

- c) de voortzetting van de reis om redenen die de vervoerder niet aangerekend kunnen worden, permanent of tijdelijk verhinderd is of de reis slechts gedeeltelijk uitgevoerd wordt of;
  - d) de goederen vernietigd, verloren gegaan, in beslag genomen, ingenomen, beschadigd, verslechterd of anderszins waardeloos geworden zijn;
  - e) de afzender een andere lading aanlevert dan in de vervoersopdracht omschreven en UniBarge derhalve er voor kiest het transport niet uit te voeren;
  - f) de afzender de vervoerovereenkomst ontbindt voordat de belading aanvangt.
6. Na aanvang van de reis kan de afzender instructies verstrekken de goederen weer in de laadhaven of in een andere op het traject van de reis gelegen haven uit te laden. Als de afzender dergelijke instructies verstrekt, is hij verplicht tot betaling van de volle vracht en alle extra kosten die hierdoor bij de vervoerder ontstaan.
7. Indien de afzender een alternatief aanlevert, bijvoorbeeld een andere reis, zal UniBarge hierover met de afzender onderhandelen.

## **Artikel 20 – retentie- en pandrecht van de vervoerder**

1. De vervoerder heeft voor alle op de vervoerovereenkomst gebaseerde vorderingen alsmede voor onbetwiste vorderingen uit andere met de afzender gesloten vervoer-, een retentierecht en/of pandrecht op de goederen. Het retentie- en/of pandrecht geldt ook voor de begeleidende documenten.
2. Het retentie- en/of pandrecht bestaat zolang de vervoerder de goederen in zijn bezit heeft, in het bijzonder zolang hij op grond van het cognossement of het opslagbewijs daarover kan beschikken.

3. Bij de uitoefening van het retentie- of pandrecht heeft de vervoerder het recht om de goederen namens en voor rekening en risico van de afzender en ontvanger te lossen en op een geschikte locatie op te slaan of om zekerheid voor zijn aanspraken te verlangen.
4. Derden die aanspraak op de goederen maken vanwege het cognossement of de vrachtbrief, erkennen door de ontvangst van het cognossement of de vrachtbrief of door beschikking over dergelijke documenten het retentie- en/of pandrecht van de vervoerder, maar alleen voor zover dit betrekking heeft op vorderingen, die zien op vervoer zoals weergegeven in het cognossement.

#### **Artikel 21 – verrekeningsverbod / overdrachtsverbod**

1. Afzender en ontvanger zijn niet gerechtigd om door de vervoerder betwiste vorderingen uit hoofde van welke rechtsverhouding dan ook, te verrekenen met vorderingen van de vervoerder en/of om ten aanzien van vorderingen van de vervoerder een opschortingsrecht uit te oefenen.
2. Afzender en ontvanger zijn zonder schriftelijke toestemming van de vervoerder niet gerechtigd vorderingen op de vervoerder of zijn hulppersonen aan derden over te dragen, tenzij het om een overdracht aan transportverzekeraars gaat, die het onderhavige transport hebben verzekerd.

#### **Artikel 22 – betaling**

1. Betaling dient te geschieden binnen dertig dagen na factuurdatum.
2. Indien ladingbelanghebbenden enig door hen verschuldigd bedrag niet binnen voornoemde termijn voldoet, zijn zij zonder ingebrekestelling in verzuim. Met ingang van de dag waarop ladingsbelanghebbenden in verzuim zijn, is aan UniBarge een vertragingsrente verschuldigd van 1,5% per maand of gedeelte

van een maand waarover het verzuim voortduurt. Indien ladingbelanghebbenden in verzuim zijn als bedoeld in dit artikel, zijn zij vanaf de datum van verzuim aan UniBarge verschuldigd de buitengerechtigde incassokosten, welke kosten worden gefixeerd op 15% van het factuurbedrag, onverminderd het recht van UniBarge op volledige schadevergoeding.

3. Alle betalingen aan UniBarge dienen te geschieden op de hiertoe door UniBarge aan te wijzen bankrekening danwel op een door UniBarge aangegeven andere wijze van betaling.

### **Artikel 23 – conversie**

Voor zover deze voorwaarden, aldan niet gedeeltelijk, in strijd zijn met dwingend recht, 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 dwingend recht in overwegende mate aan die van een andere, geldige bepaling, beantwoord, moet die andere bepaling in zover als aangewezen worden beschouwd en komt de geldige bepaling de werking van de vervangen bepaling toe.

### **Artikel 24 – bevoegde rechter**

1. Alle geschillen, waaronder begrepen die geschillen, die slechts door één der partijen als zodanig worden beschouwd, welke mochten ontstaan naar aanleiding van een overeenkomst waarop de onderhavige voorwaarden geheel of gedeeltelijk van toepassing zijn of naar aanleiding van een nadere overeenkomst welke uitvloeisel is van een zodanige overeenkomst, zullen behoudens de bevoegdheid van partijen om een voorziening in kort geding te vragen, worden berecht door de bevoegde rechter in het arrondissement Rotterdam.

2. Het in het vorige lid bepaalde laat onverlet het recht van UniBarge het geschil voor te leggen volgens de blijkens de normale competentieregels bevoegde rechter.

### **Artikel 25 – talen**

Van deze vervoersvoorwaarden bestaat een Nederlandse, Duitse en een Engelse tekst. Bij eventuele tegenstrijdigheden prevaleert de Nederlandse tekst.