

UNIE DER CONTINENTALE VAART vzw

Kleindokkaai, 3-5

9000 GENT

UNIE VOORWAARDEN 2008 VOOR HET VERVOER VAN VLOEISTOFFEN IN BULK PER BINNENSCHIP

(goedgekeurd door de Algemene Vergadering
van de Unie der Continentale Vaart op 24 juni 2008
en neergelegd bij VOKA – Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen)

1. RECHTEN EN PLICHTEN VAN DE VERVOERDER

- 1.1 De vervoerder zal op de overeengekomen dag en plaats een schip in zeewaardige toestand aanbieden en, na belading, de reis zonder oponthoud uitvoeren en de lading aanbieden op de plaats van bestemming aan de rechtmatige ontvanger.
Hij zal de meest aangewezen weg kiezen en aan de uitvoering van zijn opdracht de zorgen van een goed huisvader besteden.
- 1.2 Hij zal de goederen vrij aan boord ontvangen.
- 1.3 Hij zal de pompinstallatie van het schip, in de staat waarin zij zich bevindt, vrij ter beschikking stellen voor de lossing.
- 1.4 Hij kan de goederen overslaan in een ander schip, of aan land, of in een ander vervoermiddel op kosten van de lading wanneer hij oordeelt dat dit noodzakelijk is in het belang van het schip of lading.
- 1.5 Hij zal het schip laten verzekeren alsmede de verantwoordelijkheid van de eigenaar en de schipper zoals die wettelijk bepaald is. De goederen zullen door de vervoerder niet verzekerd worden, tenzij de opdrachtgever het hem uitdrukkelijk heeft opgedragen en de kosten hiervoor draagt.

2. RECHTEN EN PLICHTEN VAN DE OPDRACHTGEVER

- 2.1 De opdrachtgever zal de goederen nauwkeurig en oprecht beschrijven. De gevaarlijke stoffen zal hij aanduiden in de wettelijk en reglementair door de bevoegde autoriteiten voorgeschreven woorden en benamingen. In het bijzonder zal hij preciseren of het gaat om afvalproducten en ervoor zorgen dat de vereiste vergunningen van de verzender en de ontvanger aanwezig zijn.
Hij zal ervoor zorgen dat alle verdere voorschriften tot bevordering van de veiligheid en tot bescherming van het milieu, nageleefd worden.

- 2.2 Desgevallend zal de opdrachtgever aan de vervoerder tijdig en schriftelijk meedelen welke bijzondere behandeling bepaalde goederen tijdens de reis vereisen.
- 2.3 De opdrachtgever zal er zorg voor dragen dat alle door lokale, nationale en internationale overheden en instellingen voor het vervoer van de betreffende goederen voorgeschreven documenten tijdig worden bezorgd aan de schipper.
- 2.4 De opdrachtgever heeft het recht het schip, de tanks, de leidingen, de pompen en alle andere laad- en losinstallaties van het schip op hun geschiktheid en reinheid voor het laden, het vervoeren en het lossen van bedoelde goederen te laten keuren. Het laden van het schip al dan niet na controle, staat gelijk met de aanvaarding ervan. Iedere vordering op grond van ongeschiktheid of onvoldoende reinheid zal dan vervallen.
- 2.5 Het laden en het lossen zullen geschieden op risico van de opdrachtgever, en op aanwijzingen van de schipper.
- 2.6 De opdrachtgever zal de goederen op de afgesproken dag leveren en is aansprakelijk voor de vertraging die het gevolg is van laattijdige levering.
- 2.7 De opdrachtgever zal er zorg voor dragen dat, na de lossing, het schip zich in dezelfde staat van reinheid bevindt als bij de aanbieding vóór de belading. Tenzij uitdrukkelijk anders bedongen, zullen de kosten om, na de lossing, het schip terug te brengen in zijn vorige staat van reinheid, ten laste van de opdrachtgever vallen.
Deze kosten behelzen het schoonmaken , de eventuele verplaatsing naar en van een schoonmaakbedrijf, het totale oponthoud, het verwijderen van de afvalproducten: deze opsomming is niet beperkend.

3. DE VRACHT

- 3.1 De vracht is volledig betaalbaar, zelfs wanneer het schip zijn bestemming niet bereikt en ongeacht de staat waarin de goederen verkeren wanneer zij worden geleverd.
- 3.2 De vracht werd berekend in de veronderstelling dat de vaart vrij en onverhinderd zal verlopen; behoudens heirkraft geeft ieder oponthoud buiten de schuld van de vervoerder hem het recht op een toeslag van het halve liggeld per begonnen dag oponthoud.
- 3.3 Onvoorziene kosten, ontstaan na het afsluiten van de overeenkomst kunnen door de vervoerder in redelijkheid aan de opdrachtgever worden doorberekend.
- 3.4 De vracht, de toeslag en alle andere vorderingen uit deze overeenkomst ontstaan, zijn betaalbaar aan de vervoerder vóór de lossing van de goederen; schuldvergelijking zal niet ingeroepen worden.

- 3.5 Zolang deze betalingen aan de vervoerder niet zijn geschied, kan hij weigeren de goederen te leveren en ze, aan boord of elders, op kosten en risico van de lading bewaren tot zekerheid van zijn vorderingen. Dat retentierecht geldt ook voor zijn vorderingen uit eerdere reizen voor dezelfde opdrachtgever.
- 3.6 Indien de opdrachtgever de overeenkomst verbreekt vooraleer het schip aan de laadplaats wordt gemeld, is hij een vergoeding verschuldigd gelijk aan een derde van de vracht. Indien de opdrachtgever de overeenkomst verbreekt na aanmelding van het schip of indien niet de overeengekomen hoeveelheid goederen geladen wordt, is de volledige vracht op de overeengekomen hoeveelheid verschuldigd. Een formele in gebreke stelling wordt niet vereist.

4. AANMELDEN - LAAD- EN LOSTIJD - LIGGELD ONTBINDING VAN DE OVEREENKOMST

Behoudens andersluidend beding in de vervoerovereenkomst, gelden onderstaande regelen.

4.1.1 De toegestane laad- en lostijd bedraagt voor enkelwandige tankschepen met een pompcapaciteit van minstens 200 kubieke meter per uur

tot 1100 laadtonnen	: 24 uur
van 1101 tot 1500 laadtonnen	: 26 uur
van 1501 tot 2000 laadtonnen	: 30 uur
van 2001 tot 2500 laadtonnen	: 34 uur
van 2501 tot 3000 laadtonnen	: 38 uur
van 3001 tot 3500 laadtonnen	: 42 uur
van 3501 tot 4000 laadtonnen	: 46 uur
van 4001 tot 4500 laadtonnen	: 50 uur
van 4501 tot 5000 laadtonnen	: 54 uur
van 5001 tot 5500 laadtonnen	: 58 uur
van 5501 tot 6000 laadtonnen	: 62 uur
meer dan 6000 laadtonnen	: 68 uur

De toegestane laad- en lostijd bedraagt voor dubbelwandige tankschepen met een pompcapaciteit van minstens 400 kubieke meter per uur

tot 1500 laadtonnen	: 24 uur
van 1501 tot 2500 laadtonnen	: 28 uur
van 2501 tot 3500 laadtonnen	: 32 uur
van 3501 tot 4500 laadtonnen	: 36 uur
van 4501 tot 5500 laadtonnen	: 40 uur
van 5501 tot 6500 laadtonnen	: 44 uur
meer dan 6500 laadtonnen	: 48 uur

Duw- en kopeleenheden worden als een eenheid berekend. De laad- en lostijd wordt berekend naar de som van de laadtonnen van de afzonderlijke schepen van de eenheid.

De laad- en lostijden worden afzonderlijk berekend. Wanneer de som een onvolledig uur oplevert wordt de tijd afgerond op een volgend vol uur; dit geldt zowel voor de laad- als voor de lostijd.

- 4.1.2 De schipper of zijn afgevaardigde zal de aankomst van zijn schip om beladen of gelost te worden melden aan de laad- of losinstallatie.
- 4.1.3 De laadtijd begint te lopen:
Op een dagbedrijf: vanaf de aanmelding voor zover deze geschiedt van maandag tot vrijdag tussen 07.00 uur en 16.00 uur of op zaterdag tussen 07.00 uur en 13.00 uur, zoniet vanaf 07.00 uur de volgende werkdag (d.i. maandag tot zaterdag);
op een continubedrijf: vanaf de aanmelding, en loopt zonder onderbreking, dag en nacht, zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen inclusief.
- 4.1.4 De laadtijd eindigt wanneer, na belading, alle voor het vervoer vereiste documenten aan de schipper worden overhandigd.
- 4.1.5 De lostijd begint te lopen:
Op een dagbedrijf: vanaf de aanmelding voor zover deze geschiedt van maandag tot vrijdag tussen 07.00 uur en 16.00 uur of op zaterdag tussen 07.00 uur en 13.00 uur, zoniet vanaf 07.00 uur de volgende werkdag (d.i. maandag tot zaterdag);
op een continu bedrijf: vanaf de aanmelding, en loopt zonder onderbreking, dag en nacht, zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen inclusief.
- 4.1.6 De lostijd eindigt wanneer de vrachtbrief, voor ontvangst getekend door de ontvanger, aan de schipper wordt overhandigd.
- 4.1.7 Indien de schipper of zijn afgevaardigde zich, om een reden totaal onafhankelijk van zijn wil, niet kan melden op de afgesproken laaddatum, zal de officiële meldtijd beginnen te lopen 24 uur nadat het schip zich gemeld heeft op de laadplaats.
 Indien de verlader niet akkoord gaat om de officiële meldtijd 24 uur na de effectieve melding op de laadplaats te laten ingaan, is de vervoerder gerechtigd om het transport niet uit te voeren zonder dat hiervoor enige kost wordt aangerekend door een der partijen.
- 4.2.1 Van zodra de toegestane laad- en lostijd wordt overschreden, begint de ligtijd, ongeacht of het op een dagverblijf of op een continubedrijf is. Hij loopt zonder onderbreking, dag en nacht, zaterdagen, zondagen en feestdagen inclusief, tot op het ogenblik waarop de vrachtbrief, voor ontvangst getekend door de ontvanger, aan de schipper wordt overhandigd.
- 4.2.2 Het aan de vervoerder verschuldigde liggeld bedraagt voor elk aangebroken uur, waarin de vervoerder na afloop van de laad- en lostijd wacht, bij tankschepen met een laadvermogen

	<u>MT</u>	<u>enkelwandige tankschepen</u>	<u>dubbelwandige tankschepen</u>
tot	500 ton	45,- Euro	/
tot	1.000 ton	54,- Euro	65,- Euro
tot	1.500 ton	75,- Euro	90,- Euro
boven	1,500 ton	75,- Euro + 10,- Euro	90,- Euro + 12,- Euro
		voor elke volgende 500 MT	voor elke volgende 500 MT

- 4.3.1 Vanaf acht en veertig uren na het verstrijken van de toegestane laad- en lostijd, kan de vervoerder aan de opdrachtgever betekenen dat hij de goederen op diens kosten en risico zal lossen in een ander schip of aan land of in een ander vervoermiddel, en dat de overeenkomst verbroken is met behoud van al zijn aanspraken op de vracht, de toeslag, het liggeld en alle aldus door hem opgelopen kosten.
- 4.3.2 a/ Opwarming van het product tijdens de reis
Voor het vervoer van verwarmde producten, zoals bij voorbeeld stookolie, geldt in principe de regel : lostemperatuur = 50° Celcius, in zoverre het product minimaal geladen wordt aan een temperatuur van 50° Celcius.
Bij belading aan een lagere temperatuur dan 50° Celcius kan de opdrachtgever instructies geven om het product op te warmen tijdens de reis.
De opdrachtgever zal dan de stookkosten dienen te vergoeden a rato van het gasolieverbruik van de verwarmingsinstallatie op basis van de op dat moment geldende gasolieprijs.
- b/ Warm houden van het product tijdens het wachten op lossing
Indien, na het verstrijken van de voorziene laad/lostijd de lichter nog steeds ligt te wachten op de losplaats, dient er voor het op temperatuur houden van het product een toeslag van 25% te worden vergoed op het normale liggeldtarief dat van toepassing is voor betreffend schip.
- 4.3.3 De vervoerder kan wegens deze vorderingen een retentierecht uitoefenen, zoals bedongen onder " De Vracht" - 3.5. - ook na de lossing van de goederen.
- 4.3.4 Hij kan de bevoegde rechtbank verzoeken de goederen openbaar te verkopen overeenkomstig de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek, Deel V. Titel III: Gedwongen ten Uitvoering.

5. VOORBEHOUD BIJ BELADING EN LEVERING

- 5.1.1 De hoeveelheid ingeladen goederen, bij vertrek en bij aankomst, wordt berekend volgens objectieve gegevens, opgemeten aan boord van het schip en controleerbaar door beide partijen.
- 5.1.2 Heeft de schipper of de vervoerder redenen om te twijfelen aan de juistheid van het gewicht of de omvang van de ingeladen goederen, zoals het vermeld staat in de vrachtbrief, dan heeft hij het recht schriftelijk voorbehoud te maken met opgave van zijn redenen. De verlader zal dit voorbehoud tekenen voor kennisneming. De ingeladen hoeveelheid zal dan op kosten van ongelijk ofwel tegensprekelijk ofwel in aanwezigheid van een beëdigde meter en weger worden vastgesteld.
- 5.2 De vervoerder, de eigenaar, de schipper of de bemanning zijn niet gehouden tot enige controle op de aard of de kwaliteit van de geladen goederen; de door de verlader gegeven beschrijving in de vrachtbrief verbindt hen niet, ook zonder dat zij een uitdrukkelijk voorbehoud ten aanzien van de aard of de kwaliteit op de vrachtbrief hoeven aan te brengen.

6. AANSPRAKELIJKHEID

- 6.1 Behoudens andersluidende bepalingen van dwingend recht zijn de vervoerder, noch de vervoercommissionair, noch de eigenaar, noch de schipper, noch de bemanning aansprakelijk voor enig manco, schade of niet- levering die een gevolg is van enige fout in de navigatie of in het beheer van het schip.
- 6.2 Zij zijn niet aansprakelijk voor een verlies in kwaliteit, tenzij de opdrachtgever bewijst dat het verlies het gevolg is van een gebrek aan zorg voor de lading.
- 6.3 Voor verschillen in gewicht, omvang of aantal kleiner dan een half procent kunnen zij niet aansprakelijk worden gesteld.
- 6.4 De som waarvoor de vervoerder, de vervoercommissionair, de eigenaar, de schipper en de bemanning aansprakelijk kunnen worden gesteld op welke grond ook, zelfs ingeval van zware fout, zal nooit een bedrag van 1.239,47 Euro per verloren of beschadigde Ton van 1.000 kgr. overtreffen, behoudens de wettelijke bepalingen die een geringere aansprakelijkheid voorschrijven, of de aansprakelijkheid uitsluiten.
- 6.5 De vervoerder, de vervoercommissionair, de eigenaar, de schipper en de bemanning kunnen uitsluitend aansprakelijk worden gesteld voor materiele schade aan de vervoerde goederen, met uitsluiting van iedere indirecte schade zoals marktverlies, prijsdaling, vertraging, schommeling in de wisselkoersen, wijziging van tol-, accijns-, of andere rechten, enz.
- 6.6 Zij kunnen niet aansprakelijk worden gesteld voor vertraging bij de levering noch bij de belading, tenzij de opdrachtgever, tegen betaling van een toeslag op de vracht, schriftelijk verklaard heeft een bijzonder belang te hebben bij de belading of bij de levering binnen de overeengekomen termijn en het bedrag van dit belang vermeld heeft; hij zal de door hem geleden schade moeten bewijzen.

7. VERVAL VAN VORDERING

Het feit dat de ontvanger de vervoerde goederen in ontvangst neemt in om het even welk recipiënt dat reeds andere goederen bevat, staat gelijk met een ontvangst zonder voorbehoud en doet iedere vordering vervallen.

8. ADMINISTRATIEVE FORMALITEITEN

Wanneer de vervoerder of de schipper; terwijl hij de goederen onder zijn hoede heeft, verklaringen dienaangaande aflegt tegenover een welkdanige overheid, of documenten invult, tekent, aflevert of gebruikt, handelt hij als lasthebber van de opdrachtgever.

9. AVERIJ – GROSSE

Averij-grosse en overwintering volgen de ten tijde geldige Rijnregelen Antwerpen-Rotterdam, ook op het Belgisch, Nederlands of Frans traject.

10. IJSCLAUSULE

- 10.1 Wanneer de reis geheel of gedeeltelijk is verlopen over een waterweg, op dewelke de beheerder een ijsbreker heeft ingezet om de scheepvaart open te houden, zal de opdrachtgever aan de vervoerder een toeslag van 20 % betalen op de bruto-vracht, als vergoeding voor de verhoogde kosten en risico's of van 40 % wanneer, op bevel van de beheerder, de vaart dient te geschieden in konvooi en achter een ijsbreker.
- 10.2 Wanneer, nadat het schip zich heeft aangemeld voor belading, de reis tijdelijk onderbroken wordt omdat de vaart, naar het oordeel van de schipper, onverantwoord wordt wegens gevaar voor schip of lading, of omdat de vaart verboden wordt door de beheerder van de waterweg, zal de opdrachtgever 50 % liggeld betalen voor elke begonnen dag oponthoud, tot het schip zich opnieuw in open vaarwater bevindt. Onder "open vaarwater" wordt verstaan het dichtst bij de losplaats gelegen punt van waar de vervoerder een nieuwe laadplaats kan bereiken.
- 10.3 Wanneer de schipper oordeelt dat de weersomstandigheden de vaart onmogelijk of te gevaarlijk maken voor schip of lading, kan de vervoerder beslissen de reis niet uit te voeren zonder daardoor aanleiding te geven tot schadevergoeding.

11. BRANDSTOFCLAUSULE

De overeengekomen vracht is gebaseerd op een brandstofprijs van 0.2075 Euro per liter. Telkens de brandstofprijs (prijs gasolie verwarming min. 2000 liter, excl. BTW, volgens de officiële mededeling van het Ministerie van Economische Zaken) met 10 % stijgt of daalt tegenover vermelde basisprijs, zal een toeslag of reductie op de vracht gerekend worden van 1,5 %. De toeslag of reductie zal een maand geldig blijven en gebaseerd worden op de brandstofprijs van de laatste dag van de maand voordien.

12. TOEPASSELIJK RECHT - BEVOEGDHEID

- 12.1 Voor zover daarvan niet werd afgeweken in de bovenstaande bedingen of in de bijzondere voorwaarden van de vervoerovereenkomst, is op deze overeenkomst de Belgische Wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting van toepassing.
- 12.2 Eventuele geschillen behoren tot de exclusieve bevoegdheid van de Rechtbank van Koophandel van de woonplaats van de vervoerder.