

**Internationale vervoer voorwaarden (IVTB)
uitgave 2010**

**§1
Definities**

1. "Vervoersovereenkomst": elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van de vracht goederen te vervoeren over binnenwateren.
2. "Vervoerder": een ieder door wie of namens wie een vervoersovereenkomst is gesloten met een afzender.
3. "Ondervoerder": iedere vervoerder die het vervoer van de goederen geheel of ten dele feitelijk zelf uitvoert.
4. "Afzender": een ieder door wie of namens wie een vervoersovereenkomst is gesloten met een vervoerder.
5. "Ontvanger": de persoon die gerechtigd is om de goederen in ontvangst te nemen.
6. "Ladingbelanghebbende": afzender en ontvanger.
7. "Vervoersdocument": een document waardoor een vervoersovereenkomst 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.
8. Onder "Goederen" worden niet begrepen: gesleepte of geduwde schepen, noch de bagage noch de voertuigen van de vervoerde personen. Indien de goederen in een container, op een pallet of in of op een pallet of een vergelijkbaar transportmiddel zijn samengebracht of indien zij zijn verpakt, wordt onder "goederen" eveneens deze vervoerseenheden of verpakking verstaan, indien deze door de afzender wordt verschaft.
9. Onder "Schriftelijk" wordt verstaan, tenzij de betrokken partijen iets anders overeengekomen zijn, ook de situatie waarbij de informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of vergelijkbare communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, telegrammen, telefaxen, telexberichten, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling (EDI), mits de informatie voor latere raadpleging beschikbaar blijft.
10. "Gevaarlijke goederen" zijn goederen die volgens de ADN/ADNR en/of andere nationale of internationaal geldende en in kracht tredende voorschriften als gevaarlijke stoffen beschreven en/of aangemerkt worden, alsmede alle goederen die vanwege hun eigenschappen of toestand 'gevaar kunnen opleveren voor milieu, mens, het schip en/of andere lading in het schip.
11. "CMNI": Het verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren.

§ 2

Toepassingsgebied of werkingssfeer

1. Op alle door de vervoerder aangenomen binnenvaarttransporten zijn de navolgende voorwaarden van toepassing.
2. Deze voorwaarden maken eveneens deel uit van het connossement of de vrachtbrief.

§ 3

Vrachtbrief en connossement

1. De vervoerder is alleen dan verplicht om een transportdocument en/of een vrachtbrief en/of een connossement af te geven, indien dit bij het sluiten van de vervoerovereenkomst overeengekomen is.

Vrachtbrevens zijn geen waardepapieren. Zij kunnen overgedragen noch verpand worden. De vervoerder is in dit geval gerechtigd tot de aflevering van de goederen aan de in de vrachtbrief genoemde ontvanger.

Connossementen zijn op naam of aan order opgemaakte waardepapieren. De goederen worden alleen tegen teruggave van het regelmatig overgedragen originele connossement aan de vervoerder of diens gevolmachtigde afgeleverd. Er worden een origineel connossement en daarnaast afschriften daarvan afgegeven. Indien bij wijze van uitzondering meerdere originele connossementen zijn opgemaakt, zullen door de teruggave van slechts één origineel aan de vervoerder of diens gevolmachtigde de overige originelen uitgewerkt raken en komen te vervallen en ongeldig worden.

Bij een aan order uitgesteld connossement kan de vervoerder verlangen dat een meldadres aangegeven wordt.

2. De vervoerder heeft het recht om in het vervoerdocument voorbehouden op te nemen
 - a) met betrekking tot de maat, het aantal of het gewicht van de goederen, indien hij redenen heeft om aan te nemen dat de opgave van de afzender onjuist is, of wanneer hij geen toereikende mogelijkheid heeft deze opgaven te controleren, in het bijzonder wanneer de goederen hem niet togeteld, toegemeten of toegewogen zijn of omdat zonder uitdrukkelijke overeenkomst de maat of het gewichten door ijkopname zijn vastgesteld,
 - b) met betrekking tot de identificatiemarkeringen, indien deze niet duidelijk en duurzaam op de goederen zelf of, in geval van verpakking op de laadeenheden of verpakkingen zijn aangebracht,
 - c) met betrekking tot de zichtbare staat van de goederen.
3. Indien in het vervoerdocument de clausule "Aard, aantal, maat of gewicht onbekend" of een vergelijkbare vermelding is opgenomen, binden de in het vervoerdocument opgenomen opgaven over de goederen de vervoerder niet, tenzij wordt bewezen dat hij de aard, het aantal, de maat of het gewicht van de goederen heeft gekend of had behoren te kennen.
4. Indien de vervoerder achterwege laat om de uiterlijke staat van de goederen te vermelden of een voorbehoud daarover te maken, wordt vermoed dat hij in het vervoersdocument heeft vermeld dat de goederen in een uiterlijk goede staat verkeerden.

5. Indien de goederen volgens de opgaven in het vervoerdocument in een container of in laadruimen van het schip gestuwd zijn, die door een andere persoon dan de vervoerder, diens ondergeschikten of lasthebbers verzegeld werden en zijn noch de container, noch de verzegelingen bij aankomst in de loshaven of bij het afleveradres beschadigd, dan wordt verondersteld dat er zich tijdens het transport geen verlies of beschadiging van de goederen heeft voorgedaan.

§ 4

Laadplek, laden en stuwen, deklust

1. De afzender bepaalt de laadplek. Indien het schip om redenen die het niet kan worden toegerekend of alleen tegen extra kosten op de laadplek kan worden afgemeerd of indien het schip om zulke redenen de laadplek moet verlaten, dan kan de vervoerder verlangen dat op een andere laadplek of op een andere manier wordt geladen. De kosten die daardoor ontstaan en de overige meerkosten voor schip en lading komen voor rekening van de ladingbelanghebbenden, die hiervoor hoofdelijk aansprakelijk zijn. Dit laat het recht op liggeld onverlet.. Indien de afzender zijn verplichting om een geschikte laadplek te bepalen niet nakomt, dan kan de vervoerder de vervoerovereenkomst opzeggen en betaling van de volle vracht en vergoeding van de extra kosten, inclusief ontstane liggelden, verlangen.
2. De afzender is verplicht om ervoor te zorgen dat het schip op de plek die hij aangewezen heeft voor de belading, veilig kan afmeren, liggen, laden en vertrekken
3. De vervoerder is verplicht om het schip laadgereed op de laadplek ter beschikbaar te stellen.
4. De afzender is verplicht om de goederen aan boord van het schip te laden, veilig te stuwen, te trimmen en te zekeren. De vervoerder heeft het recht om aanwijzingen te geven met betrekking tot de veiligheid van de vaart of ter voorkoming van schade. De afzender is verplicht om deze aanwijzingen op te volgen.
5. De vervoerder heeft het recht om de goederen geheel of gedeeltelijk aan dek van het schip of in open schepen te laden, voor zover dat in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart is.
6. De afzender is aansprakelijk voor schade aan het schip die door de belading veroorzaakt wordt, tenzij de schade is ontstaan door schuld van de vervoerder.

§ 5

Markering en inontvangstneming van de goederen

1. De afzender dient bij het verstrekken van de opdracht, uiterlijk vóór aanvang van de belading van het schip alle voor het vervoer noodzakelijke inlichtingen te verstrekken, de goederen en hun verpakking, aard, toestand en hoedanigheid op de gebruikelijke wijze exact aan te geven en alle, in het bijzonder op grond van haven-, douane- en gezondheids- of andere voorschriften benodigde documenten te overhandigen.
2. Bij het vervoer van gevaarlijke goederen (§ 1, sub 10) is de afzender verplicht om de vervoerder bij verstrekking van de opdracht per afzonderlijk geval schriftelijk en duidelijk op de aard van de gevaren en de te nemen voorzorgsmaatregelen te wijzen. Bij de inontvangstneming van de goederen dienen aan de vervoerder of diens lasthebber, overeenkomstig de telkens toepasselijke voorschriften alle schriftelijke instructies en alle overige documentatie overhandigd te worden. In het handelsverkeer voor zulke stoffen gebruikelijke aanduidingen zijn op zichzelf niet toereikend.

3. De afzender garandeert de juistheid van zowel de beschrijving van de goederen volgens lid 2 en 3 als van de opgaven met betrekking tot de markeringen, aantallen, hoeveelheden, gewichten en/of volumes volgens lid 1 op het tijdstip van de belading. Hij is aansprakelijk voor zowel alle uit onjuistheid van die opgaven voortvloeiende directe en indirecte verliezen, schades en andere nadelen als voor alle daardoor ontstane kosten. Bij gevaarlijke goederen kan de vervoerder voor rekening van de ladingbelanghebbenden de onjuist gespecificeerde goederen lossen, aan land plaatsen, terugvervoeren of in dringende gevallen zelfs vernietigen zonder daardoor zelf schadeplichtig te worden.
4. De vervoerder is niet verplicht, maar heeft wel het recht om te controleren of de aan hem verstrekt opgaven correct en volledig zijn.
5. Wordt het schip vanwege het ontbreken, onnauwkeurigheid of onjuistheid van opgaven of begeleidende documenten of vanwege niet-naleving van welke voorschriften dan ook door de ladingbelanghebbenden opgehouden of het in- of uitvaren van een Haven verhinderd of worden de goederen in beslag genomen, dan zijn de daarvoor verantwoordelijke ladingbelanghebbenden jegens de vervoerder aansprakelijk voor zowel alle daaruit te ontstane vertragingen, schades, kosten, boetes en andere nadelen als liggelden.
6. Dient de vervoerder tegenover de autoriteiten, douane- en belastingskantoren, ambtenaren, spoorwegmaatschappijen, publieke organisaties of private ondernemingen verklaringen over de lading af te geven, documenten op te maken, af te handelen of te ondertekenen, dan handelt hij uitsluitend namens en voor rekening en risico van de ladingbelanghebbenden. Ook bij verzuim, verlies of niet-levering is hij hiervoor alleen aansprakelijk in geval van grove schuld. Indien de vervoerder derden, bijv. douane-expediteurs, inschakelt, dan is hij slechts aansprakelijk voor de keuze van deze derden.

§ 6

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 ander vervoerders inschakelen om het transport uit te voeren.
2. De vervoerder verplicht zich niet om 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 magazijnen of aan de wal 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 opslagloods alsmede de opslag geschieden namens en voor rekening en risico van de ladingbelanghebbenden.

5. In de gevallen in lid 3 en 4 is het de verantwoordelijkheid van de ladingbelanghebbenden om een ononderbroken verzekeringsdekking in stand te houden.

§ 7

Loslocatie, lossen

1. De ladingbelanghebbenden bepalen de geschikte losplek. De voor de wijziging en de veiligheid van de laadplek in § 4, lid 1 en 2 opgenomen bepalingen gelden overeenkomstig voor de wijziging en veiligheid van de losplek.
2. De ladingbelanghebbenden zijn verplicht om de vervoerder vóór aankomst in de haven van bestemming instructies voor de lossing en de douaneafhandeling mee te delen, bij gebreke waarvan de vervoerder het recht heeft om namens en voor rekening en risico van de ladingbelanghebbenden alle door hem noodzakelijk geachte maatregelen te nemen belanghebbenden in de lading.
3. In geval van optiepartijen dient de haven van bestemming minimaal 12 uur vóór aankomst van het schip in de eerste optiehaven schriftelijk aan de vervoerder of de schipper meegedeeld te worden. Voor de meerkosten die ontstaan door een niet tijdige mededeling van de optionele haven, zijn de afzender en ontvanger hoofdelijk aansprakelijk tegenover de vervoerder.
4. De losgereedheid van het schip kan te allen tijde aan de losplek worden gemeld.
5. De ladingbelanghebbenden zijn verplicht om de goederen uit het schip te lossen.
6. De ladingbelanghebbenden zijn hoofdelijk aansprakelijk voor schades die door loswerkzaamheden veroorzaakt worden. Berust de schade op een fout of nalatigheid van de vervoerder, dan zijn de belanghebbenden in de lading niet aansprakelijk.
7. Het schip dient vrij van ladingresten te worden gelost. Indien de losplek deze verplichting niet nakomt, heeft de vervoerder na reclamatie het recht om de ladingresten voor rekening van de ladingbelanghebbenden te verwijderen of te laten verwijderen.

§ 8

Laad- en lostijden en overliggeld

1. De op de laad- of losplek geldende regelingen, zijn behoudens andersluidende afspraken van toepassing op de laad- en lostijden.
2. Indien de belading of lossing niet wordt voltooid binnen de overeengekomen of op de laad- of losplek geldende laad- of lostijden, heeft de vervoerder recht op betaling van liggeld of vergoeding van winstderving.

Dit laat verder gaande aanspraken op schadevergoeding onverlet.

§ 9

Opzegging van de vervoersovereenkomst, vertraging van de belading

1. Tot aan het moment dat de goederen in het schip zijn geladen of ter beschikking van de vervoerder zijn gesteld, heeft de afzender het recht de vervoersovereenkomst op te zeggen.

2. Indien na verloop van de tijd, waarbinnen de goederen door de afzender in het schip geladen of aan de vervoerder ter beschikking moeten zijn gesteld, om welke reden dan ook geen goederen in het schip geladen of aan de vervoerder ter beschikking gesteld zijn, dan heeft de vervoerder het recht om zonder dat daartoe een maning vereist is de vervoersovereenkomst op te zeggen.
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 of aan de vervoerder ter beschikking gesteld zijn, dan heeft deze zonder dat daartoe enigerlei maning is vereist het recht om de overeenkomst op te zeggen of om aan de reis te beginnen. In geval van opzegging is de afzender op verzoek van de vervoerder verplicht om de reeds geladen goederen te lossen of – indien de vervoerder de reis wil aanvangen en het vertrek van het schip zonder herstuwen van de reeds gestuwde goederen niet mogelijk is – om deze opnieuw te stuwen.
4. De in lid 2 en 3 genoemde opzeggingen worden verricht door een mondelinge of schriftelijke mededeling of door een ander bericht waarvan de ontvangst kan worden aangetoond. De overeenkomst eindigt op het tijdstip van ontvangst van de opzeggingsverklaring, maar niet vóór het lossen van de goederen.
5. Indien de afzender vóór 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. Is het vertrek zonder herstuwen van de reeds gestuwde goederen en de bijlading niet mogelijk, dan is de afzender op verzoek van de vervoerder verplicht om opnieuw te stuwen.
6. Deze paragraaf is niet van toepassing op tijdbevrachtingsovereenkomsten.

§ 10

Belemmeringen voor de aflevering, opslag en noodverkoop

1. Wordt de afname van de goederen door de daartoe aangewezen ontvanger of betaling van de op de goederen rustende vorderingen geweigerd, zijn er andere belemmeringen voor de aflevering 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 de afzender in verzuim met de afgifte van instructies of kan de uitvoering van de instructies redelijkerwijze niet van de vervoerder worden verwacht, dan is deze bevoegd om de goederen namens en voor rekening en risico van de ladingbelanghebbenden in een openbare of private opslagloods, in een lichter of aan land op te slaan of aan een expediteur over te dragen.
2. Indien de overeengekomen lostijd of - indien geen lostijd overeengekomen werd - de op de losplek geldende regeling voor de lostijden overschreden wordt, dan heeft de vervoerder het recht om zelf de goederen voor rekening en risico van de ladingbelanghebbenden te lossen of te laten lossen of om deze overeenkomstig het bepaalde in lid 1 op te slaan of over te dragen, alles onverminderd het recht van de vervoerder op ontstane liggelden. Dit laat de verder gaande aanspraken van de vervoerder op schadevergoeding vanwege een overschrijding van de lostijden onverlet.
3. De opslag van de goederen in lichters of aan wal of de overdracht aan een expediteur 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. Zijn de goederen onderhevig aan snel bederf, vragen zij 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.

§ 11 **Vracht**

1. Behoudens speciale afspraken omvat de vracht het vervoer vanaf inontvangstneming en aflevering van de goederen aan boord van het binnenschip (laadhaven)). De vracht wordt minimaal berekend over de in de ladingdocumenten 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 maatgevend voor de vrachtberekening.

De vracht is opeisbaar bij aflevering van de goederen.

2. De laad-, stuw-, sjoer- en loskosten en alle verdere kosten, onkosten en uitgaven dienen naast de vracht vergoed te worden, voor zover zij niet uitdrukkelijk in de overeengekomen vracht of overnametarieven opgenomen zijn.
3. 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 zij zijn veroorzaakt door schuld van de vervoerder.
4. De vracht is gebaseerd op de ten tijde van het 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 vervoersovereenkomst geeft de vervoerder het recht de vracht aan te passen aan de veranderde omstandigheden of voor wat de nog niet vervoerde partijen betreft van de overeenkomst terug te treden.
5. De afzender is tegenover 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 de aflevering van de goederen zonder betaling of zonder uitoefening van een bestaand pandrecht niet bevrijd van deze aansprakelijkheid. De ontvanger aanvaardt de hoofdelijke aansprakelijkheid door dat hij de aflevering van de goederen verlangt of anderszins erover beschikt. Indien een cognossement met een "freight prepaid" of een vergelijkbare clause is afgegeven, is de ontvanger niet aansprakelijk voor de vracht.

§ 12 **Vracht, foutvracht**

1. 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.
2. Na aanvang van de reis kunnen afzender en ontvanger niet van de vervoersovereenkomst terugtreden. De vervoerder is echter verplicht om tegen betaling door de ladingbelanghebbenden van de volle vracht en alle met het uitladen verband houdende kosten en extra uitgaven de goederen weer in de laadhaven of in een andere op het traject van de reis gelegen haven uit te laden.
 3. De vervoerder heeft ook recht op de helft van de vracht, indien a) de afzender de vervoersovereenkomst overeenkomstig § 9 lid 1 opzegt, of b) de vervoerder de vervoersovereenkomst overeenkomstig § 9 lid 2 opzegt.
 4. Naast de volle vracht of de helft van de vracht heeft de vervoerder recht op vergoeding van eventuele liggelden en schade die deze lijdt door opzegging van de vervoersovereenkomst alsmede bijdragen in averij-grosse.
 5. Voor het geldend maken van deze aanspraken is niet vereist dat de ontoereikende uitvoering van de overeenkomst aan de afzender of ontvanger kan worden toegerekend en evenmin dat het voor het vervoer aangewezen schip laadgereed werd voorgelegd. Deze aanspraken bestaan ook dan, indien de verhindering is ontstaan als gevolg van een van de in § 13 lid 1, genoemde oorzaken.

§ 13

Verval van de overname- en vervoersplicht

1. De overname- en vervoersplicht vervalt op elke waterweg zonder meer, 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, sabotage, stakingen, uitsluiting, blokkades, interne onrust;
 - b) maatregelen en interventies van overheden, in-, uit- en doorvoerbepalingen 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 in zeehavens of stremming van de scheepvaart, tenzij de vervoerder deze omstandigheden door zijn schuld heeft veroorzaakt
 - d) natuurrampen, hoog water, overstromingen, ijsvorming en ijsgevaar.
2. Tijdens de duur van één van deze omstandigheden en tot max. 14 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 geheel terug te treden van de overeenkomst en overeenkomstig § 12 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.

De vervoerder heeft de bovenstaande rechten ook, indien hij mocht hebben nagelaten de afzender en ontvanger over de intrede van een dergelijke gebeurtenis te hebben geïnformeerd.

3. Wordt het uitvoeren van de reis door een toeval of door een omstandigheid 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 de reeds geladen goederen draagt de afzender.

Als permanente verhindering geldt met name,

- wanneer het schip waarmee het vervoer doorgevoerd zou worden, verloren gaat of dermate beschadigd wordt, dat het de reis niet zonder omvangrijke herstelwerkzaamheden kan uitvoeren. Als dergelijke herstelwerkzaamheden zijn met name zulke te beschouwen, waarvoor het volledige lossen van de lading vereist is;

- indien de te vervoeren goederen verloren gaan, vooropgesteld dat zij niet slechts naar hun aard en soort omschreven zijn, maar in de vervoerovereenkomst zijn gespecificeerd of reeds geladen of reeds door de vervoerder waren overgenomen.

4. Indien de reis nadat deze al is begonnen niet kan worden voortgezet door een toeval of door een omstandigheid, waarvoor de vervoerder op grond van deze voorwaarden niet hoeft in te staan, dan treedt de vervoerovereenkomst buiten werking. De kosten van het uitladen en de vracht voor het reeds teruggelegde deel van de reis (distantievracht) draagt de afzender.
5. Afzender en ontvanger zijn tegenover de vervoerder hoofdelijk aansprakelijk voor alle extra dagvrachten, vrachttoeslagen, exploitatieverliezen en andere meerkosten.

§ 14

Retentie- en pandrecht van de vervoerder

1. De vervoerder heeft voor alle op de vervoersovereenkomst gebaseerde vorderingen alsmede voor onbetwiste vorderingen uit andere met de afzender afgesloten vervoers-, expeditie- of opslagovereenkomsten een retentierecht of pandrecht op de goederen. Het retentierecht of pandrecht geldt ook voor de begeleidende documenten.
2. Het retentie- 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 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 pandrecht van de vervoerder alleen maar voor zover dit betrekking heeft op vorderingen die op de vervoersovereenkomst berusten.
5. De verkoop van de goederen op basis van het retentie- of pandrecht is toegestaan na afloop van één week.
6. Voor de verkoop van de goederen op basis van een retentie- of pandrecht kan de vervoerder in alle gevallen een verkoopprovisie over de bruto opbrengst ten bedrage van ter plaatse gebruikelijke tarieven in rekening brengen.

§ 15

Aansprakelijkheid van de vervoerder volgens CMNI

1. Voor de door de vervoerder uit te voeren transporten, waarop de CMNI van toepassing is, geldt de aansprakelijkheidsregeling van de CMNI.
2. 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 de 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 in 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 aaneen gehuurd of gecharterd schip die bestonden voor aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid vóór aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

§ 16

Aansprakelijkheid van de vervoerder buiten het toepassingsgebied van de CMNI

1. Indien de CMNI niet van toepassing is, gelden de aansprakelijkheidsregelingen van het volgens § 27 van deze voorwaarden toepasselijke nationale recht.
2. De vervoerder is niet aansprakelijk,
 - a) zolang de te vervoeren goederen nog niet in het schip geladen en/of gestuwd zijn;
 - b) voor schades van welke aard dan ook die tijdens het laden of lossen van de goederen ontstaan;
 - c) voor schades van welke aard dan ook die na het lossen ontstaan;
 - d) voor gevolgschades inclusief vertragingsschades, ongeacht hun oorzaak.

3. Verder is de vervoerder niet aansprakelijk voor schades, waarvan het ontstaan op een van de navolgende omstandigheden of gevaren kan worden teruggevoerd:
- a) handelingen of nalatigheden van de afzender, ontvanger of beschikkingsgerechtigde;
 - b) behandeling, laden, stuwen of lossen van de goederen;
 - c) vervoer van de goederen aan dek of in open schepen, wanneer deze vervoerswijze met de afzender is overeengekomen of in overeenstemming is met de in de betreffende sector algemeen erkende regels en gebruiken of noodzakelijk was vanwege toepasselijke voorschriften;
 - d) de natuurlijke aard van de goederen, waardoor zij geheel of gedeeltelijk zijn blootgesteld aan verlies of beschadiging, met name door breuk, roestvorming, intern bederf, uitdroging, uitlopen, normale krimp in volume of gewicht of door ongedierte of knaagdieren;
 - e) inwerking van hitte, kou of smelten, ontbranding of corrosie van de goederen;
 - f) brand of explosie;
 - g) afwezigheid of gebreken van de verpakking, indien de goederen op grond van hun natuurlijke eigenschappen bij gebrek aan of gebrekkige verpakking blootgesteld zijn aan verlies of beschadiging;
 - h) ontoereikende of onvolledige markering van de goederen;
 - i) daadwerkelijke hulpverlening of redding op bevaarbare wateren of een poging daartoe;
 - j) vervoer van levende dieren, tenzij de vervoerder die in de vervoersovereenkomst overeengekomen maatregelen of weigeringen negeert;
 - k) schuld bij de navigatie of de overige bediening van het schip, inclusief fouten die veroorzaakt worden bij de samenstelling van een sleep- of duwverband.
 - l) gedrag van een verplichte loods;
 - m) vertragingen of overschrijding van termijnen.

Is een schade opgetreden die onder de gegeven omstandigheden door één van de bovengenoemde omstandigheden of één van de bovengenoemde gevaren kon ontstaan, dan wordt aangenomen dat de schade door deze omstandigheid of door dit gevaar ontstaan is en een zorgvuldige vervoerder deze schade niet had kunnen vermijden.

4. Voor zover het toepasselijke nationale recht verdergaande uitsluitingen van de aansprakelijkheid zoals vermeld in de leden 2 en 3 omvat, kan de vervoerder zich ook op deze verdergaande uitsluitingen van de aansprakelijkheid beroepen.

§ 17

Omvang van de aansprakelijkheid

1. Voor zover de CMNI niet van toepassing is, wordt de hoogte van de door de vervoerder verschuldigde schadevergoeding bij verlies of beschadiging van de goederen of bij vertragingsschade en vermogensschade bepaald op basis van het op de betreffende

vervoersovereenkomst van toepassing zijnde internationale of nationale recht, voor zover geen hiervan afwijkende afspraken binnen het kader van hetgeen wettelijk is toegelaten gemaakt zijn.

2. Indien volgens het nationale recht niet een lagere aansprakelijkheidsbeperking van toepassing is, wordt de door de vervoerder te betalen schadevergoeding voor verlies of beschadiging van de goederen beperkt tot twee rekeneenheden per kg. De rekeneenheid per kg is het door het internationale monetaire fonds vastgestelde bijzondere trekkingsrecht. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor overschrijding van de levertermijn is beperkt tot drie maal de vracht.
3. Behoudens afwijkende handelsgebruiken is de vervoerder niet aansprakelijk voor manco's, minder gewicht of mindere afmetingen, die 2% van het totaal gewicht of van de maten van de betreffende partij niet overschrijden.
4. Zijn losgestorte goederen van dezelfde soort in hetzelfde schip of in hetzelfde ruim samen geladen, dan dienen de individuele ladingeigenaren, afzenders of ontvangers een eventueel mindergewicht, beschadiging of averij, alsmede een overgewicht of toename in de maten naar rato onder elkaar te verdelen.
5. De bepalingen met betrekking tot uitsluiting, beperking en begrenzing van de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn van toepassing op alle contractuele en buitencontractuele aanspraken, ongeacht de rechtsgrond waarop zij zijn gebaseerd.
6. Alle in deze voorwaarden en in de toepasselijke wettelijke voorschriften ten gunste van de vervoerder bedoelde uitsluitingen en beperkingen van de aansprakelijkheid gelden op overeenkomstige wijze voor zijn ondergeschikten en hulppersonen.
7. Indien de aansprakelijkheid van de vervoerder op basis van deze voorwaarden is uitgesloten of beperkt, is de afzender verplicht om de vervoerder te vrijwaren tegen aanspraken van derden.

§ 18

Aansprakelijkheid van de afzender voor schaden van de vervoerder

De afzender is verplicht om de vervoerder schadeloos te stellen voor schaden die zijn veroorzaakt door het door de afzender beschikbaar gestelde materiaal of door de voor het vervoer aangeboden lading.

De verplichting van de afzender tot schadevergoeding is uitgesloten, indien de schade is veroorzaakt door de schuld van de vervoerder. Werd de schade veroorzaakt door de schuld van zowel de afzender als de vervoerder, dan zijn beide naar rato aansprakelijk.

§ 19

Verzekering

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

§ 20

Averij-Grosse

Bij averij-grosse gelden de Averij-Grosse Regels van de IVR in hun laatste versie (gepubliceerd op www.ivr.nl). Deze tekst is op aanvraag beschikbaar.

De ladingbelanghebbenden zijn verplicht tot onmiddellijke betaling van de bijdragen en/of voorschotten, ongeacht en onverminderd hun eventuele rechten onder de vervoersovereenkomst tot terugvordering van de betaalde bijdragen. Zij zijn tegenover 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.

Het recht op terugvordering van betaalde bijdragen in Averij-Grosse is uitgesloten in die gevallen, waarin bij toepasselijkheid van de CMNI het Averij-Grosse-evenement door een nautische fout in de zin van artikel 25 lid 2a) CMNI, door brand of explosie of door een op het moment van aanvang van de reis niet herkenbaar gebrek aan het schip veroorzaakt werd. Het recht op terugvordering van betaalde bijdragen in Averij-Grosse vervalt in voornoemde gevallen niet, indien hetzij bij een nautische fout sprake is van gekwalificeerde schuld van de vervoerder het zij 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.

§ 21

Verrekening / verbod op cessie

Afzender en ontvanger zijn niet gerechtigd om door de vervoerder betwiste vorderingen, op welke rechtsgrond dan ook, te verrekenen met vorderingen van de vervoerder en/of om ten aanzien van vorderingen van de vervoerder een opschortingsrecht uit te oefenen. Afzender en ontvanger zijn zonder schriftelijke toestemming van de vervoerder niet gerechtigd om aanspraken uit de vervoersovereenkomst tegen de vervoerder of zijn hulppersonen in de zin van § 2 lid 2, aan derden – uitgezonderd transportverzekeraars - over te dragen.

§ 22

Verjaring

Alle aanspraken tegen de vervoerder of de ondervoerder of hun hulppersonen verjaren na afloop van een jaar vanaf de dag waarop de goederen bij de ontvanger afgeleverd werden of afgeleverd hadden moeten worden. De dag waarop de termijn begint, blijft bij de berekening van de termijn buiten beschouwing.

§ 23

Aansprakelijkheidsregelingen ten gunste van de vervoerder

De vervoerder kan uitsluitingen of beperkingen van de aansprakelijkheid, verkortingen van termijnen of afstand van regresmogelijkheden die tussen de afzender en ontvanger onderling zijn overeengekomen, ook voor zichzelf in hun volle omvang inroepen.

§ 24

Bevoegde rechter

De rechter van de plaats van vestiging van de vervoerder is bevoegd om kennis te nemen van alle geschillen die voortvloeiend uit of verband houden met de vervoersovereenkomst. Deze rechter is exclusief bevoegd voor vorderingen tegen de vervoerder. De vervoerder heeft het recht om ook een andere volgens de wettelijke bepalingen bevoegde rechter aan te zoeken.

§ 25

Ontsnappingsclausule

Indien een van de bovenstaande bepalingen ongeldig is, wordt de geldigheid van de overige bepalingen daardoor niet aangetast.

De partijen zijn verplicht om de ongeldige bepaling door een geldige bepaling te vervangen die de beoogde werking van de ongeldige bepaling in economisch opzicht zo dicht mogelijk benadert.

§ 26

Uitzonderingen bij de toepasselijkheid van bepaalde nationale rechten

Indien op de vervoersovereenkomst Duits recht van toepassing is, zijn de navolgende regelingen niet of slechts onder het beschreven voorbehoud van toepassing:

§12 cijfer 1) geldt onder het voorbehoud dat de vermelde constellaties de vervoerder niet aan te rekenen zijn. Overeenkomstig cijfer 2) is terugtreding van de overeenkomst mogelijk onder de in dit cijfer genoemde voorwaarden.

De in §13 cijfer 2) genoemde rechten van de vervoerder gelden onder het voorbehoud dat de in cijfer 1) genoemde gebeurtenissen de vervoerder niet aan te rekenen zijn.

De aansprakelijkheidsbeperkingen van §16 cijfer 3) letter k en m gelden niet.

§ 27

Toepasselijk recht

De overeenkomst wordt beheerst door het door de partijen gekozen recht. Indien de partijen geen rechtskeuze overeengekomen zijn, is het recht van het land van de plaats van vestiging van de vervoerder van toepassing, inclusief de daar geldende en van toepassing zijnde internationale verdragen, in het bijzonder de CMNI.

De bovengenoemde voorwaarden werden gezamenlijk opgesteld door de Juridische Commissie van de Vereniging voor Europese Binnenvaart en Waterwegen (VBW) en de IVR.