



VERZENDINGS- EN TRANSPORTVOORWAARDEN (onder voorbehoud van bijzondere voorwaarden)

ARTIKEL 1 – De verzending van de goederen gebeurt conform de door de CMNI vastgelegde voorwaarden en bij ontstentenis van bepalingen in die overeenkomst, conform de wetten en voorschriften voor de binnenscheepvaart op de Rijn en het Franse recht, alsook conform de hierna vermelde bepalingen en voorwaarden.

De genoemde bepalingen en voorwaarden gelden voor iedereen die betrokken is bij de verzending en het transport, met inbegrip van de afzender en de ontvanger, en voor iedereen die meent enig recht te kunnen inroepen uit hoofde van de bevrachting, de verzending of het transport.

ART. 2. – De voor levering bestemde goederen moeten op de door de rederij aangeduide plaats of aan boord worden geleverd volgens de bepalingen van de door de afzender gegeven laadorder. De afzender is aansprakelijk voor alle wijzigingen of beschadigingen die zouden worden toegebracht aan het schip of aan andere voorwerpen of goederen en die zouden zijn toe te schrijven aan contactschade, roest, corrosie, lekkage of enige andere oorzaak.

De afzender moet alle gegevens verstrekken met betrekking tot de maten, het aantal, het gewicht, de inhoud, de kwaliteit, de waarde, de afmetingen, de merken en de nummers van de goederen, meer bepaald die waarvan sprake op het cognossement.

Bij een gedeeltelijke belading van het ruim dient de verschep(er) de niet-verenigbaarheden van zijn goederen te vermelden, waarbij de vervoerder zich het recht voorbehoudt het ruim volledig te vullen.

ART. 3. – Het transport gebeurt met de door de rederij aangewezen middelen. Deze laatste aanvaardt geen enkele verplichting om de goederen in een bepaalde volgorde, via een bepaalde weg of met een bepaald schip te vervoeren.

De kapitein behoudt zich het recht voor aan te leggen; te slepen; havens, reden of rivieren op te zoeken en buiten te varen zonder loods; schepen bij te staan; een omweg te maken en terug te varen; hetzij om mensenlevens of goederen te redden, hetzij om enige andere reden, dwingend of niet, zonder dat er verhaal tegen hem kan worden ingebracht door de verschepers.

Als er moet worden overgeladen, verlicht of gelost, en in voorkomend geval opgeslagen, neemt de rederij noch de schipper enige verantwoordelijkheid op zich met betrekking tot de verzekering van de lading. De rederij en de schipper hebben het recht om de goederen via andere dan de normale wegen ter bestemming te brengen of het punt van bestemming voorbij te varen om nadien terug te keren als het belang van de dienst dat vereist.

Bij blokkage van de binnenscheepvaart is de rederij gemachtigd de zoekst te volgen.

ART. 4. – Als het schip om administratieve of politonale redenen wordt tegengehouden omdat er documenten ontbreken of omdat bepaalde documenten niet reglementair zijn ingevuld, of omdat de aangiften in die documenten onvolledig of onjuist zijn, dan zijn de afzender respectievelijk de bestemming verantwoordelijk voor alle risico's, gevaren, schade, tijdverlies en kosten die eruit kunnen voortvloeien.

Een eventueel verbod op invoer, uitvoer of doorvoer geldt uitsluitend voor de goederen. Alleen de afzenders en de ontvangers mogen rechtstreeks met de administraties, ambtenaren, douaniers, enzovoort onderhandelen; als de rederij evenwel, in de periode dat de goederen onder haar toezicht staan, verklaringen aflegt bij die administraties, dan kan zij uit hoofde van die verklaringen op geen enkele manier aansprakelijk worden gesteld. Bij een eventuele doorverzending moeten de instructies uitdrukkelijk schriftelijk worden gegeven, voor elke zending apart, en volledig zijn.

ART. 5. – Als de rederij een laadorder krijgt en aanvaardt mag zij zelf, voor rekening en risico van de bestemming en/of de afzender, zorgen voor het lossen of laden van de goederen op de los- of laadplaats, met een schip of scheepvaartmaterieel, op de kaai, in wagons, in een magazijn, in een opslagplaats of in een kaaloods, naargelang van het geval, op dezelfde wijze als zij de overname op de kaai, in de vrachtwagen, de wagon, het schip, het magazijn, enzovoort regelt.

Als de goederen door de rederij zelf worden gelost, moeten de ontvangers uiterlijk vierentwintig uur na de ontschepping van de goederen overgaan tot de douaneformaliteiten en de ophaling van hun goederen, anders wordt dat door de rederij gedaan voor risico en op de verantwoordelijkheid van de bestemming.

De rederij evenals de schipper hebben een retentierecht op alle of een deel van de goederen tot volledige betaling van de vracht, het liggeld, de kosten en voorschotten en van alle tegoeden die voortvloeien hetzij uit de bevrachting, hetzij uit andere kredieten of rechten in hoofde of ten laste van zowel de

afzender als de bestemming. Voor de uitoefening van dat recht mogen de goederen op een lichter, in een magazijn of in een opslagplaats worden bewaard of aan land worden gezet. Geen enkel voorrecht of zakelijk recht, ingeroepen door derden, kan op enige wijze de uitoefening van dat recht door de rederij of de schipper op grond van het cognossement of de vrachtbrief belemmeren.

ART. 6. – Als het lossen, laden of overslaan van de goederen ten laste zijn van de verschep(er) of de ontvanger, moet die zonder enig uitstel met zijn werkzaamheden starten zodra het schip arriveert en ze zonder onderbreking binnen het contractuele of gebruikelijke tijdsbestek tot een goed einde brengen.

Als dat bestek om een of andere reden niet wordt gehaald, dan wordt voor elke bijkomende dag het contractueel bepaalde liggeld in rekening gebracht, of bij ontstentenis het liggeld dat van toepassing is in de laad- of loshaven.

Overslaan of lossen is alleen toegelaten op de werkdagen en werken van de haven waar het schip zich bevindt. In ieder geval, en zelfs als de rederij zelf instaat voor het laden, overslaan of lossen, begint de berekening van het liggeld pas te lopen op het ogenblik dat het schip ter beschikking wordt gesteld. De berekening van het in paragraaf 2 bepaalde liggeld is van toepassing als de in paragraaf 1 van dit artikel vermelde termijnen voor laden of overslaan, buiten de wil van de rederij, worden overschreden.

Als de ontvanger te lang wacht om de goederen te lossen, heeft de rederij eveneens het recht om over te gaan van rechtswege en zonder formaliteiten te doen overgaan, op last en voor risico van de bestemming, tot het lossen op een lichter, in een magazijn, in een opslagplaats op de kaai of aan land, zonder daarom af te zien van het verschuldigde liggeld.

In zeehavens begint de los-/laadtijd te lopen op het ogenblik dat het schip ter beschikking wordt gesteld van de bestemming en/of de ontvanger zonder dat het schip zich daarom aan de kaai moet bevinden: het is de ontvanger die voor een losplaats moet zorgen.

De los- of laadtijd gaat in vanaf het moment dat de rederij het schip zo dicht mogelijk bij de los- of laadplaats heeft gelegd. Als de reglementen of de instructies van de havenpolitie niet toestaan dat het schip op de aangeduide los- of laadplaats of naast een zeeschip wordt gelegd, dan is de rederij ontheven van de verplichting het schip op die plaats aan te meren en is de afzender en/of de ontvanger verplicht de goederen naar de plek te brengen waar het schip ligt of ze daar te gaan ophalen. In geen van voornoemde gevallen kan er een proces-verbaal van bevinding worden opgesteld of protest worden aangetekend tegen de rederij.

ART 7. – Als de bestemming onbekend is, als de ontvangst geweigerd wordt of als, voor de bestelde goederen, de houder van het cognossement zich niet meldt op het ogenblik dat het schip klaar is om te worden gelost, dan mag de rederij de goederen zonder verdere formaliteiten afleveren bij de afzender of overgaan tot de procedure zoals beschreven in paragraaf 4 van artikel 6. De opslag van de goederen in het ruim is uitgesloten. Als de rederij gebruik maakt van haar recht om de goederen te deponeren op last en voor risico van de bestemming of de rechthebbenden, dan wordt de levering of de ontvangst van de goederen geacht perfect te zijn afgehandeld en is de rederij ontheven van elke aansprakelijkheid terzake.

Als bepaalde goederen drie maanden na de aflevering nog steeds niet zijn afgehaald, mogen ze door de rederij openbaar worden verkocht. Als het gaat om goederen die aan bederf onderhevig zijn of niet lijken te volstaan om de kosten te dekken waarmee ze zijn bezwaard, dan is de rederij ontheven van de verplichting om, met betrekking tot de verkoop, te wachten tot de bovengenoemde termijn van drie maanden is verstreken. Deze regeling is van toepassing ongeacht de reden voor de niet-afhaling van de goederen.

De afzender ziet af van elke kennisgeving, voor zichzelf en voor de bestemming, zowel van de aflevering als van de op handen zijnde verkoop van de goederen. Toch zal de rederij de belanghebbenden in kennis stellen, zonder dat daaruit voor haar enige verplichting kan voortvloeien om aldus te handelen.

ART. 8. – Behoudens andersluidende en uitdrukkelijke overeenkomst wordt de vracht aangerekend tegen het tarief en de voorwaarden die van kracht zijn op het ogenblik van de inschepping. De vracht moet, behoudens tegenstrijdige bepaling, worden begrepen van boord tot boord van het transportschip. De vracht, de vrachttolagen, de rechten en heffingen, de terugbetalingen en alle andere bijkomende kosten moeten worden betaald tegen levering van de goederen. De kosten van statistieken, douaneuitgaven, kanaal- en scheepvaartkosten, belastingen, zegels, los- en laadkosten, wegingen en alle andere heffingen en voorschotten moeten afzonderlijk worden getarifeerd.

Als een zending bij levering meer weegt dan aangegeven, is de ontvanger vracht verschuldigd op het vastgestelde gewicht, ongeacht of de goederen non-franco of franco worden vervoerd. De vrachttarieven en -voorwaarden hangen af van de actuele economische, monetaire of fiscale situatie: de rederij behoudt zich het recht voor om, bij een eventuele wijziging, het contract op te zeggen of het, met de goedkeuring van de klant, te onderwerpen aan nieuwe modaliteiten. De afzender en de

bestemming zijn hoofdelijk en ondeelbaar verplicht de vracht en alle bijkomende kosten en voorschotten te voldoen.

ART. 9. – De vracht is verschuldigd in haar geheel, zelfs bij gedeeltelijke reis, behalve als die is toe te schrijven aan de vervoerder, meer bepaald als het schip het punt van bestemming niet bereikt, en zonder rekening te houden met de aanwezigheid, de staat en de verpakking van de goederen. Wordt eveneens in haar geheel aangerekend, de vracht van goederen waarvoor de ruimte werd gereserveerd maar niet gebruikt, gedeeltelijk noch volledig. Als de goederen in de haven van inschepping moeten worden gelost voordat het schip vertrekt, dan is er bovenop de kosten voor laden, lossen en vastzetten een halve vracht verschuldigd, op voorwaarde uiteraard dat die lossing kan worden afgehandeld zonder dat het schip daardoor vertraging oploopt en zonder beschadiging van, of nadeel voor, het schip of de rest van de lading; alleen in dat geval is de rederij verplicht de goederen te lossen.

Als de rederij foutvracht eist wegens ontoereikende uitvoering van de bevrachtingsverbintenissen, kan zij geenszins worden verplicht tot een speciale ingebrekestelling, een wachtermijn of de terbeschikkingstelling van het transportmaterieel. Als foutvracht is minstens de helft van de volledige vracht tegen het geldende tarief verschuldigd.

ART. 10. – Als er wordt gevraagd de zending te lossen in een tussenhaven, wordt ervan uitgegaan dat de goederen bereikbaar moeten zijn en dat het mogelijk moet zijn ze te lossen. In zo'n geval is de volledige vracht verschuldigd tot de oorspronkelijk opgegeven haven van bestemming, onverminderd de kosten die uit de lossing kunnen voortvloeien.

ART. 11. – De laagwatertoelagen zijn contractueel vastgelegd of worden als volgt berekend voor de trajecten:

1° stroomafwaarts van Duisburg (Duisburg inbegrepen), voor een peil op de diepgangsschaal van Ruhrort (Ruhrorter Pegel):
van 3,00 tot 2,91 m: 10% van de vracht;
van 2,90 tot 2,81 m: 20% van de vracht;
enzovoort – per schijf van 10 cm: + 10% op de vorige schijf, tot 1,81 m.

2° stroomopwaarts vanaf Duisburg tot (en met) Koblenz, met inbegrip van Moezel en Saarland, voor een peil op de diepgangsschaal van Keulen (Kölnener Pegel):
van 2,40 tot 2,21 m: 20% van de vracht;
van 2,20 tot 2,01 m: 30% van de vracht;
van 2,00 tot 1,81 m: 40% van de vracht;
van 1,80 tot 1,61 m: 60% van de vracht;
van 1,60 tot 1,41 m: 80% van de vracht;

3° stroomopwaarts van Koblenz tot Mannheim, en voor relaties op de Main, het kanaal Main-Donau, de Neckar, voor een peil op de diepgangsschaal van Kaub (Kauber Pegel):

van 1,50 tot 1,36 m: 20% van de vracht;
van 1,35 tot 1,21 m: 30% van de vracht;
van 1,20 tot 1,01 m: 50% van de vracht;
van 1,00 tot 0,91 m: 60% van de vracht;
van 0,90 tot 0,81 m: 70% van de vracht;

4° stroomopwaarts van Mannheim voor een peil op de diepgangsschaal van Maxau (Maxauer Pegel):
van 4,40 tot 4,21 m: 20% van de vracht;
van 4,20 tot 4,01 m: 40% van de vracht;
van 4,00 tot 3,81 m: 60% van de vracht;
van 3,80 tot 3,61 m: 80% van de vracht;

5° voor de transporten van en naar de Donauhavens, bij een peil op de diepgangsschaal van Pfelling (Pfellingener Pegel), met dien verstande dat er in dat verband en afhankelijk van de totale vervoerrelatie ook rekening moet worden gehouden met het peil van de onder de punten 1 tot 4 vermelde diepgangsschalen (voor de berekening van de laagwatertoelagen wordt altijd uitgegaan van het voor de boten meest voordelige peil):

van 3,70 tot 3,61 10 % van de vracht;
van 3,60 tot 3,51 20 % van de vracht;
van 3,50 tot 3,41 30 % van de vracht;
van 3,40 tot 3,31 40 % van de vracht;
van 3,30 tot 3,21 50 % van de vracht;
van 3,20 tot 3,10 60 % van de vracht.

De laagwatertoelagen zijn van toepassing vanaf het begin van de laadtijd tot de aankomst op de plaats van bestemming.

Bij onderbreking van de scheepvaart wegens hoogwater of ijs, wordt liggeld verrekend voor de duur van de onderbreking prorata temporis (1 dag = 24 uur) ten belope van 50% van het afgesproken dagtarief, of volgens de Duitse wet van 1999.

ART. 12. – De rederij is ontheven van haar verplichtingen in het kader van de vervoerovereenkomst in geval van overmacht, oorlog, gezagsvacuüm, onlusten, staking, oproer of opstand, overstroming, ijsophoping, brandstofvoorraidsblokkage, een waterpeil lager dan 1,81 m op de schaal van Ruhrort, lager dan 1,41 m op de schaal van Keulen, lager dan 0,81 m op de schaal van Kaub, lager dan 3,61 m op de schaal van Maxau en lager dan 3,61 m op de schaal van Pfelling, belemmering – zelfs gedeeltelijk – in het verkeer in de zeehavens of vertraging van een zeeschip in het kader van de uitvoering van een vervoerovereenkomst.

In alle hierboven vermelde gevallen heeft de rederij het recht vrachtkosten aan te rekenen tegen het tarief van de dag en ze te

boeken ten laste van de goederen, in afwijking van de vervoerovereenkomst, die geacht is te zijn opgesteld voor uitvoering in normale omstandigheden; of de rederij mag het contract gewoonweg opzeggen.

Dat opzeggingsrecht blijft lopen tot vijftien dagen na de onderbreking. De rederij moet haar intentie om overmacht in te roepen, binnen een redelijke termijn bekendmaken.

Bij voortzetting van de overeenkomst worden de vertragingen als gevolg van die gebeurtenissen beschouwd als liggeld zoals bepaald in paragraaf 2 van artikel 6. Elke betwisting van dit artikel moet worden voorgelegd aan een college van twee scheidsrechters, waarbij elke partij één scheidsrechter aanduidt. Als de scheidsrechters er niet in slagen de zaak te beslechten, schakelen ze een derde, door henzelf aangestelde scheidsrechter in.

ART. 13. – Als de rederij zich ertoe verbonden heeft het schip naast een zeeschip of een ander rivierschip te leggen, of het lossen en laden over te laten aan de afzender of de ontvanger, wordt overeengekomen dat het schip onmiddellijk en zonder onderbreking tot overslag overgaat. Het langs zij leggen moet zonder gevaar, zonder kosten en met de toestemming van de havenautoriteiten kunnen gebeuren. Zoniet wordt de afzender op de hoogte gebracht en wordt er krachtens paragraaf 2 van artikel 6 liggeld aangerekend.

Als de overslag ex-schip is overeengekomen, moet de rederij tegelijk een schip langs de kaai leggen.

De bijkomende kosten die zouden voortvloeien uit een verhindering van lossen en laden, meer bepaald de sleepkosten, worden gefactureerd aan de verscheper. Dat geldt eveneens voor de kosten van de vrachtwagen als het schip niet kan worden verplaatst.

ART. 14. – De rederij kan nooit aansprakelijk worden gesteld voor:

- daden of verzuim van de afzender, de bestemming of de beslissingsgerechtigde persoon;
- het verhandelen, laden, vastzetten of lossen van de goederen door de afzender, de bestemming of een derde die optreedt voor rekening van de afzender of de bestemming;
- het vervoer aan dek of met open ruim als dat met de afzender is overeengekomen, overeenstemt met de gebruiken van de betreffende handel of opgelegd wordt door de geldende voorschriften;
- de staat van de goederen, geheel of gedeeltelijk blootgesteld aan verlies of beschadiging, meer bepaald door breuk, lekkage, roest, vochtinsijpeling, ongedierte, knaagdieren, uitdroging, zelfontbranding, opwarming en klaring en meer algemeen alle gebreken van de goederen zelf en het normale reisverlies;
- de afwezigheid van markeringen of onleesbare of verkeerde aanduidingen;
- los- en laadincidenten, ongeschiktheid of afwezigheid van de verpakking;
- de gevolgen van regen en sneeuw of de inwerking van de elementen tijdens het vervoer, het lossen en laden of het verblijf aan land;
- het vervoer van levende dieren, behalve als de vervoerder terzake niet de maatregelen heeft getroffen of de instructies heeft nageleefd die in de vervoerovereenkomst zijn vastgelegd;
- operaties of pogingen tot hulp- of reddingsoperaties op de waterwegen;
- diefstal tijdens het laden en lossen of tijdens de reis zolang niet is aangetoond dat de gebruikelijke voorzorgen niet werden genomen;
- geuren of chemische reacties van de goederen, terwijl het ruim geacht was zuiver te zijn bij het laden, die hun oorsprong zouden kunnen vinden in een vorig transport of in de aard van het ruim en de beschikking.

ART. 15. – Onder voorbehoud van artikel 14 kan de rederij alleen aansprakelijk worden gesteld voor de tonnenmaat of het ingeschepte volume als dat tegensprekelijk werd vastgesteld bij het laden; in dat geval is de rederij, ongeacht de duur van het vervoer, slechts verantwoordelijk voor het vrachtverlies in overschrijding van het normale reisverlies (in volume of gewicht), door de partijen bepaald op 2%, ongeacht de aard van de goederen.

Als er manco's worden vastgesteld in een lading die toebehoort aan meerdere bestemmingen, dan moeten die onder de bestemmingen worden verdeeld.

ART. 16. – Als de rederij verantwoordelijk is voor het totaal verlies van de goederen, dan is ze een schadeloosstelling verschuldigd die gelijk is aan de waarde van de goederen op de plaats en de dag van de levering zoals afgesproken in de vervoerovereenkomst. Bij gedeeltelijk verlies of beschadiging van de goederen is de rederij slechts aansprakelijk ten belope van het waardeverlies.

De aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot:

- 666,67 rekeneenheden (RE) per colli of andere laadeenheid,
- 2 rekeneenheden per kilogram van het gewicht dat in het vervoerdocument is vermeld, van de verloren of beschadigde goederen, volgens het hoogste bedrag;
- als de colli of de laadeenheid een container is en als er in het vervoerdocument geen melding wordt gemaakt van andere colli's of laadeenheden in de container zelf: 1.500 RE voor de container zonder goederen en 25.000 RE voor de goederen die hij bevat.

Voor de containers waarvan het aantal colli's is opgegeven: - 666,67 RE per colli.

Bij nadeel door laattijdige levering is de aansprakelijkheid van de rederij beperkt tot het vrachtbedrag.

De gecumuleerde vergoeding voor verlies of beschadiging en voor laattijdige levering kan evenwel nooit groter zijn dan de limiet die geldt voor een totaal verlies van lading met aansprakelijkheid, zoals hierboven beschreven.

De vervoerder wijst elk ander bedrag, dat niet schriftelijk werd aanvaard, af.

Het totaal van de vergoedingen die uit hoofde van dezelfde schade verschuldigd zijn door de rederij, de gesubsitueerde vervoerder en hun beambten en mandatarissen, kan niet groter zijn dan de beperking van de aansprakelijkheid zoals beschreven in dit artikel.

De vrijstellingen en de beperking van de aansprakelijkheid zoals beschreven in artikel 14, 15 en 16 hierboven gelden voor elke rechtsvordering wegens verlies, beschadiging of laattijdige levering van de goederen die het voorwerp van deze vervoerovereenkomst uitmaken, ongeacht of die vordering steunt op de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad, op de contractuele aansprakelijkheid of op enige andere grond.

ART. 17. Als de prestatie niet alleen bestaat uit het vervoer over de binnenwateren, uitgevoerd met de eigen middelen van de rederij, dan treedt deze op als vrachtmakelaar.

De beperking van de aansprakelijkheid van de rederij die optreedt als vrachtmakelaar is dan gelijk aan wat er is bepaald in de hierna herhaalde algemene en contractuele voorwaarden van het commissiecontract en bij ontstentenis van dergelijke voorwaarden, aan die welke is beschreven in artikel 14, 15 en 16 hierboven.

17.1 – Aansprakelijkheid voor de daden van aangestelden:

De aansprakelijkheid van de rederij is beperkt tot die van de aangestelden in het kader van de operatie die hen is toevertrouwd. Als de aansprakelijkheidsgrenzen van de tussenpersonen of de aangestelden niet bekend zijn of niet voortvloeien uit dwingende of wettelijke bepalingen, dan worden ze geacht identiek te zijn aan die van de rederij.

17.2 – Persoonlijke aansprakelijkheid van de rederij die optreedt als vrachtmakelaar:

17.2.1 – Verlies en beschadiging:

Als de persoonlijke aansprakelijkheid van de rederij om een of andere reden in het geding zou zijn, dan is die strikt beperkt:

- voor alle schade aan goederen die toe te schrijven is aan het vervoer zelf als gevolg van verlies en beschadiging en voor alle daaruit voortvloeiende gevolgen, tot de aansprakelijkheidsgrenzen die zijn vastgelegd in de wettelijke of reglementaire bepalingen welke van toepassing zijn op het betreffende vervoer;
- in alle gevallen dat de schade aan de goederen of alle daaruit voortvloeiende gevolgen niet te wijten zijn aan het vervoer zelf, tot 14 euro per kilogram brutogewicht van de ontbrekende of beschadigde goederen, zonder evenwel groter te kunnen zijn, ongeacht het gewicht, het volume, de afmetingen, de aard of de waarde van de betreffende goederen, dan het in ton uitgedrukte brutogewicht van de goederen vermenigvuldigd met € 2.300, met een maximum van € 50.000 per gebeurtenis.

17.2.2 – Andere schade:

Voor alle andere schade en meer bepaald voor schade door laattijdige levering, reglementair vastgesteld volgens de hierna beschreven voorwaarden, is de door de rederij in het kader van haar persoonlijke aansprakelijkheid verschuldigde vergoeding strikt beperkt tot de prijs van het vervoer van de goederen (exclusief rechten, heffingen en andere kosten) die het voorwerp van de overeenkomst uitmaken. Die vergoeding kan in geen geval hoger zijn dan die welke is verschuldigd in geval van verlies of beschadiging van de goederen.

Voor alle schade die voortvloeit uit een tekortkoming in de uitvoering van de overeengekomen logistieke prestatie, is de persoonlijke aansprakelijkheid van de rederij strikt beperkt tot de prijs van de prestatie die de schade heeft veroorzaakt, met een maximum van € 50.000 per gebeurtenis.

ART. 18. – Behalve bij een opdracht of een speciale instructie tot verzekeren, schriftelijk overgemaakt aan de rederij en uitdrukkelijk door deze laatste aanvaard, wordt de verzekering van de goederen uitsluitend geregeld door de verscheper of de bestemming.

ART. 19. – Bij averij-grosse wordt de schatting van de averij uitgevoerd door de verzekeraar of toevertrouwd aan een averij-schatteur van zijn keuze, die de verdeling van de algemeen aanvaarde kosten zal bepalen volgens de Averij-Grosse-regels IVR – Jongste uitgave.

De rederij is gerechtigd van de bestemming of de afzender de ondertekening van een averij-grosse-compromis en de betaling van een voorschot op zijn aandeel in de aldus vastgestelde kosten te eisen.

ART. 20. – De rederij stelt voor elk vervoer van goederen een vervoerdocument op. Zij moet alleen een cognossement opstellen als de afzender erom vraagt en als dat zo was afgesproken voordat de goederen werden geladen of voordat ze werden overgenomen met het oog op hun vervoer. Cognossementen worden opgesteld overeenkomstig de door de CMNI bepaalde regels (artikel 11 en 13 CMNI).

Als het cognossement, in plaats van aan order te zijn, het adres van de ontvanger draagt, is de vervoerovereenkomst perfect uitgevoerd bij aflevering van de goederen op dat adres.

Behoudens andersluidende afspraak kan er bij de opstelling van een cognossement slechts sprake zijn van één laadplaats en één losplaats en moeten alle goederen samen worden vervoerd. Om van die bepaling af te wijken moet de rederij schriftelijk op de hoogte worden gebracht voordat het schip wordt geladen.

De order- en optiecognossementen moeten in het bezit van de rederij worden gesteld alvorens het schip aankomt in de eerste van de optiehavens.

ART. 21. – Alle handgeschreven vermeldingen of eenzijdige doorhalingen zijn nietig. Alleen een schriftelijke wijziging, medeondertkend door alle belanghebbenden, kan tegen hen worden ingeroepen.

ART. 22. – De rechten die voortvloeien of zullen voortvloeien uit de vervoerovereenkomst kunnen niet worden overgedragen of doorgegeven zonder de formele instemming van de rederij.

ART. 23. – Elke rechtsvordering tegen de rederij dient te worden ingesteld binnen een termijn van één jaar, te rekenen vanaf de dag dat de goederen bij de bestemming zijn afgeleverd of moesten worden afgeleverd. Een regresvordering van de rederij die aansprakelijk wordt gesteld, blijft onvankelijk, zelfs na het verstrijken van de in paragraaf 1 bepaalde verjaringstermijn, als er een procedure wordt ingeleid binnen een termijn van 90 dagen, te rekenen vanaf de dag dat de rederij gevolg heeft gegeven aan de eis of is gedagvaard.

De verjaarde vordering kan niet worden uitgeoefend in de vorm van een tegeneis of een exceptie of verweermiddel.

ART. 24. Alle huidige en toekomstige betwistingen tussen de partijen vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de rechtbanken van Straatsburg, zelfs bij oproeping in vrijwaring en/of als er meer dan een verweerder is.
