



ESO
Binnenvaart
ALGEMENE VOORWAARDEN &
CHARTERPARTIJ

Definitieve versie
03-04-2018

INHOUD

CHARTERPARTIJ VOOR REISBEVRACHTING

DEEL 1 – Nominatieformulier

DEEL 2 – Lijst van clauses:

- 1. Overeenkomst*
- 2. Uitzonderingen*
- 3. Documentatie*
- 4. Annulering*
- 5. Nominatie*
- 6. Naleving van de reisorders van de bevrachter*
- 7. Laad- en loshaven / wisselen van ligplaats*
- 8. Geschatte aankomsttijd*
- 9. Europese clause wachten op orders door binnenschepen*
- 10. Zeewaardigheid en Veiligheid*
- 11. Zuiverheid en Laadoperaties*
- 12. Notice of readiness (NOR)*
- 13. Laden en lossen van lading*
- 14. Gesloten ladingoperaties*
- 15. Ligtijd en overliggeld*
- 16. Recht om overliggeld in rekening te brengen*
- 17. Vrachtgeld*
- 18. Naleving EBIS*
- 19. Inspecties van het schip / de lading, bunkercontroles*
- 20. CDNI afvalbeheerverdrag*
- 21. Clause ijsgang, hoge en lage waterstanden*
- 22. Averij-grosse*
- 23. P&I-verzekering olieverontreiniging en romp & machines*
- 24. Preventie van olieverontreiniging*
- 25. Persoonlijk en Vertrouwelijk*
- 26. Onderverhuur*
- 27. Vastlegging*
- 28. Toepasselijk recht en rechtsmacht*
- 29. Definities*

CHARTERPARTIJ VOOR REISBEVRACHTING

Datum _____

CONSIDERANS

Heden is overeengekomen tussen

van

("Eigenaren") zijnde de exploitanten/eigenaren/procuratiehouder van het Schip (verwijderen wat niet van toepassing is) genaamd _____
_____ ("Schip")

en (naam Bevrachters)

van

(vestigingsadres Bevrachter)

("Bevrachters") dat voor de dienst waarvoor in dit document bepalingen worden vastgesteld de algemene voorwaarden van deze Charterpartij gelden, die bestaan uit deze CONSIDERANS, DEEL 1 en DEEL 2, samen met het EBIS-rapport.

Tenzij de context anders vereist, kunnen woorden in het enkelvoud ook een meervoud betreffen, en vice versa.

In het geval dat bepalingen in DEEL 1 strijdig zijn met bepalingen in DEEL 2 van deze Charterpartij, prevaleren de bepalingen in DEEL 1.

In het geval dat bepalingen in DEEL 1 of DEEL 2 van deze Charterpartij strijdig zijn met bepalingen in de Vragenlijst prevaleren de bepalingen in DEEL 1 of DEEL 2 van deze Charterpartij.

DEEL 1**NOMINATIEFORMULIER**

- A. Naam van het Schip (inclusief registratienummer)**
- B. Draagvermogen van het Schip**
- C. Romptype**
- D. Vorige 3 (drie) ladingen**
- E. Hoeveelheid lading**
- F. Beschrijving van de lading** - dit kan elke aanduiding conform de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren ("ADN") zijn die bij deze klasse of beschrijving past.
- G. Laadhaven(s) / radius naar de keuze van de Bevrachter**
- H. Loshaven(s) / radius naar de keuze van de Bevrachter**
- I. ADA**
- J. Vrachttarief**
- K. Nominatietermijn**
- L. Ligtijd**
- M. Overligtarief; geladen hoeveelheid/DWT (verwijderen wat niet van toepassing is)**
- N. Volledige naam, adres en btw-nummer van de Eigenaren**
- O. Betalingsgegevens van de Eigenaren**
- P. Juridisch eigenaar van het Schip (indien afwijkend)**
- Q. Aanvullende Overeenkomsten**

DEEL 2

1. OVEREENKOMST

Tussen Eigenaren en Bevrachters zal met name het volgende afzonderlijk worden afgesproken:

- het vrachttarief
- het overligttarief
- de volumes en de goederen die vervoerd moeten worden
- de transportroutes, de laad- en los terminals
- de datum waarop of de periode waarin het vervoer plaats moet vinden
- de toegestane ligtijd (zie clause 15).

2. UITZONDERINGEN

2.1 De bepalingen van het CMNI, het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren zoals dit op 22 juni 2001 tijdens de Diplomatieke Conferentie goedgekeurd is, is van toepassing op overeenkomsten van vervoer per binnenschip zoals overeengekomen in de bepalingen van deze charterpartij.

2.2 De bepalingen van het CDNI Deel B, het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, is van toepassing op overeenkomsten van vervoer per binnenschip zoals overeengekomen in de bepalingen van deze charterpartij.

2.3 Tenzij in deze Charterpartij uitdrukkelijk anders is bepaald zijn noch de Bevrachters noch de Eigenaars verantwoordelijk voor enige vorm van verlies, schade, kosten, uitgaven, vertraging of tekortkomingen in de nakoming die ontstaan door of het gevolg zijn van natuurrampen en natuurlijke verschijnselen (zoals storm, cyclonen, aardbevingen, vloedgolven, overstromingen, bliksem), explosies, brand, verwoesting van leidingen en welke andere installatie dan ook, oorlog (verklaard of niet verklaard), burgeroorlog, ongeregelde heden, rellen en revoluties, vijandigheden, piraterij, sabotage, rechtmatige aanhouding van het Schip, quarantainebeperkingen, dreigende of feitelijke boycots of lock-outs.

3. DOCUMENTATIE

3.1 Eigenaren zorgen ervoor dat alle documenten en certificaten die benoemd worden in de ADN (opgesomd in ADN 8.1.2) voor het begin van de reis volledig zijn, ingevuld en ondertekend zijn, geldig zijn en aan boord van het schip zijn. De Bevrachters voorzien de Eigenaren met het oog op de ADN en het CDNI van het vervoersdocument. Dit document vervangt / komt in de plaats van welk ander vervoersdocumenten dan ook dat Eigenaren mogelijk van laadterminals / raffinaderijen ontvangen.

Telkens wanneer de eigenaar een vervoersdocument moet afgeven dient de bevrachter schriftelijk alle informatie aan te leveren die nodig is om het document af

te geven. De eigenaar is nooit verantwoordelijk voor de inhoud van het vervoersdocument.

Alle kosten en vertragingen die ontstaan doordat de Eigenaar er niet voor zorgt dat de documentatie geldig en aan boord van het Schip aanwezig is, is voor rekening van de Eigenaar, tenzij de bevrachter nalaat de informatie te leveren die noodzakelijk is om het document op te stellen.

3.2 Direct na de afronding van elke laadprocedure en ongeacht de activiteiten die door een eventueel ingeschakelde inspecteur worden uitgevoerd zullen de Eigenaren een intern onderzoek van het Schip uitvoeren om het ladingvolume op basis van officiële en op dat moment geldige tankvolumetabellen vast te stellen. Als dat volume, gemeten bij dezelfde temperatuur, sterker van het door de laadterminal vastgestelde volume afwijkt dan de tussen Eigenaars en Bevrachters afgesproken tolerantie, en de laadterminal niet bereid is om het door hem aangegeven volume te corrigeren, dan mag de Gezagvoerder van het Schip het laaddocument uitsluitend ondertekenen met de opmerking "onder protest" en dient hij ook een letter of protest uit te geven. Eigenaren stellen Bevrachters hiervan op de hoogte. Het afspreken van een tolerantie tussen Bevrachters en Eigenaren overeenkomstig subclausule 3.2 wordt door zowel Bevrachters als Eigenaren geaccepteerd.

3.3 De Eigenaren zorgen ervoor dat de Gezagvoerder een ladinglogboek bijhoudt waarin de tankvolumes met en zonder lading vastgelegd worden, en dat hij dit aan boord in een beveiligd formaat bewaart. Controleerbaar bewijsmateriaal moet op elk moment beschikbaar zijn voor inspecties. Eigenaren zorgen ervoor dat zonder uitzondering alle bunkerrekeningen van de laatste drie maanden op elk moment aan boord beschikbaar zijn.

3.4 Het Laaddocument en andere documentatie van de lading die de Bevrachters wensen, worden afgegeven door de laadterminal en ondertekend door de Gezagvoerder. Door het zetten van zijn of haar handtekening aanvaardt de Gezagvoerder de gegevens die in het Laaddocument staan als bindend, voor zover hij of zij in staat is om de juistheid van deze gegevens te verifiëren. De Eigenaren stellen de checklist beschikbaar die de Bevrachters nodig hebben. Het Schip zal de laad- of loslocatie niet verlaten voordat de vereiste documenten aan boord ontvangen zijn, tenzij de Bevrachters andere aanwijzingen geven. In dit geval zijn alle kosten en risico's voor rekening van de bevrachter.

4. ANNULERING

4.1 Tijd is essentieel wat de aankomst van het Schip betreft in de eerste laadhaven die in deze Charterpartij is vastgelegd. Eigenaren verplichten zich om Bevrachters direct in kennis te stellen als de Eigenaren of de Gezagvoerder op enig moment reden hebben om aan te nemen dat het Schip mogelijk niet op de Afgesproken Datum van Aankomst in de eerste laadhaven zal aankomen.

4.2 Als het schip niet binnen 12 uur na de Afgesproken Datum van Aankomst gereed is om te laden, dan hebben de bevrachters de mogelijkheid om deze Charterpartij te

annuleren. Tenzij de bevrachters binnen 3 werkuren na het verdragingsbericht van de Eigenaren deze fixture annuleren, wordt de fixture gewijzigd in de zin dat de nieuwe ETA de nieuwe ADA wordt.

4.3 Als de Eigenaren na een verzoek van de Bevrachters de ETA van het Schip niet conform clause 8 (Geschatte aankomsttijd) mededelen, hebben de Bevrachters binnen twaalf (12) uur na de ADA de mogelijkheid om deze Charterpartij te annuleren.

4.4 In het geval dat de Bevrachters een reis om welke andere reden dan ook annuleren, zullen Bevrachters en Eigenaren alle redelijke inspanningen plegen om verlies van vracht voor de Eigenaren te beperken.

Tenzij Bevrachters en Eigenaren uitdrukkelijk anders zijn overeengekomen zullen de Bevrachters in het geval dat de Bevrachters en de Eigenaren niet in staat zijn om verlies van vracht voor de Eigenaren te voorkomen, de Eigenaren schadeloos stellen door een bedrag te betalen dat afhankelijk is van het moment waarop de annulering gemeld werd, als volgt:

- langer dan de nominatietermijn die in clause 5 is bepaald (Nominatieclause) en benoemd is in onderdeel K van deel 1, vóór aankomst in de laadhaven -----33%.
- minder dan de nominatietermijn die in clause 5 is bepaald (Nominatieclause), onderdeel K van deel 1, maar 24 uur vóór ADA -----
----- 50%.
- alle overige annuleringen -----
100%,

tenzij de Bevrachters een nieuwe, acceptabele reis aanbieden tegen marktvoorwaarden op het moment van de oorspronkelijke boeking van het schip en met dezelfde laycan.

4.5 Als het Schip met meerdere opties voor laad- en/of loshavens wordt gecharterd, dan wordt het vrachttarief voor de berekening van de annuleringskosten gebaseerd op de aangeboden reis die Bevrachters al medegedeeld hebben. Als de reis nog niet overeengekomen was, wordt het gemiddelde van de vrachttarieven van de mogelijke reizen gebruikt om de annuleringskosten te berekenen.

5. NOMINATIE

5.1 Nadat de specifieke Chartervoorwaarden overeengekomen zijn, worden de nominaties voor elke reis door de Eigenaar schriftelijk aan de Bevrachter bevestigd door middel van het Nominatieformulier in deel 1 en op de volgende wijze:

5.1.1 Nominaties worden van maandag tot en met vrijdag door de Eigenaar bij de Bevrachter aangekondigd.

5.1.2 Elk schip dat de betreffende lading moet gaan laden wordt door de bevrachter schriftelijk genomineerd.

5.1.3 Eigenaars hebben de mogelijkheid om op een dag met 48 werkuren te nomineren. Elke wijziging hierin moet middels onderhandelingen overeengekomen worden en duidelijk vermeld worden op het Nominatieformulier in onderdeel K van deel 1.

5.2 De nominatie wordt door de eigenaar niet later verzonden dan in onderdeel K van deel 1 is aangegeven, voorafgaand aan de ADA (de afgesproken datum van aankomst) bij de eerste Laadterminal; niet-werkdagen tellen in deze periode niet mee.

5.2.1 Nominaties die:

- (a) op maandag t/m donderdag na 15:00 uur (MET),
- (b) op vrijdag na 14:00 uur (MET),
- (c) op een dag voorafgaand aan een dag die geen Werkdag is na 14:00 uur (MET), of
- (d) op een dag die geen Werkdag is, verzonden zijn, worden geacht op de volgende Werkdag om 09:00 uur (MET) ontvangen te zijn.
- (e) Nominaties die op een Werkdag voor 09:00 uur (MET) verzonden zijn, worden geacht te zijn ontvangen om 09:00 uur (MET) op dezelfde Werkdag.

5.2.2 Een nominatie waarbij het hierboven beschreven tijdpad niet in acht wordt genomen worden beschouwd als "korte-termijn-nominatie".

5.2.3 Een korte nominatie stuurt de Eigenaar met de duidelijke vermelding "korte-termijn-nominatie" naar de Bevrachter". Elke zogenoemde "korte-termijn-nominatie" wordt behandeld als een geldige korte nominatie bij de berekening van overligtijd, tenzij de Bevrachter de genoemde nominatie binnen 1 uur na verzending daarvan tegenover de Eigenaar schriftelijk weigert. Na afloop van deze tijd zijn alle overligrechten op grond van de "regels voor korte-termijn-nominaties" volledig van toepassing.

5.3 De nominatie dient alle gegevens te bevatten die in Deel 1 benoemd zijn.

5.4. Per e-mail verzonden Nominaties zijn niet geldig, tenzij de nominatie duidelijk de tijd en de datum van de verzending van het e-mailbericht aangeeft. De partijen kunnen elke andere vorm van communicatie afspreken, zoals andere vormen van elektronische communicatie.

5.5 Alle nominaties moeten door de Bevrachter goedgekeurd worden. Een bericht dat de e-mail van de Eigenaar bezorgd is, betekent uitsluitend dat de nominatie met succes is ontvangen, en nog door de Bevrachter goedgekeurd moet worden. De Bevrachter zal zijn goedkeuring niet zonder duidelijke argumenten onthouden, de Eigenaar wordt naar behoren geïnformeerd.

5.6 "TBN-nominaties" van schepen of nominaties voor twee (2) of meer ADA's worden niet geaccepteerd.

5.7 Na nominatie en ontvangst van de ADN-productinformatie garandeert de Eigenaar dat het voorgestelde schip geschikt is voor het vervoer van het Product, d.w.z. dat het schip op basis van de ADN-regels goedgekeurd is voor het transport van het soort lading waartoe het Product behoort. De Bevrachter is verplicht om deze ADN-productinformatie aan de Eigenaren te verstrekken, met daarin ten minste het VN-nummer, de gevarenklasse, de productgroep en de officiële vervoersnaam van het product in kwestie, zodat de exacte specificaties van het Product geverifieerd kunnen worden. De Bevrachter is zich ervan bewust dat niet met het laden gestart kan worden zolang de genoemde ADN-productinformatie niet ontvangen is. Alle tijd die verloren gaat doordat de Bevrachter niet in staat is de ADN-productinformatie zoals in deze clausule omschreven te leveren, wordt als ligtijd gerekend en/of als overligtijd, als daar sprake van is.

5.8 Elke wijziging in een nominatie wordt beschouwd als een intrekking van de eerdere nominatie. Dergelijke gewijzigde nominaties worden behandeld als volledig nieuwe nominaties, waarbij de nominatietijden zoals hierboven beschreven worden toegepast, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.

5.9 Indien een genomineerd schip na beoordeling door de Bevrachter wordt afgewezen, zal de Eigenaar zich ten uiterste inspannen om een alternatief schip voor te stellen, met inachtneming van alle bepalingen in dit artikel. De Bevrachter zal zich ten uiterste inspannen om de Eigenaars de reden van de afwijzing aan te geven.

5.10 Nominaties van alternatieve schepen worden als nieuwe nominaties beschouwd, tenzij anders is overeengekomen en mits de bevrachter de eigenaar geïnformeerd heeft over het niet accepteren buiten de in clausule 5 (Nominatieclausule), onderdeel K van deel 1 vereiste nominatietermijn.

6. NALEVING VAN DE REISORDERS VAN DE BEVRACHTER

6.1 Met inachtneming van de bepalingen in deze Charterpartij vaart het Schip vervolgens naar de laadhaven (de term "haven" verwijst naar elke haven, terminal, ligplaats, dok, ankerplaats voor het laden of lossen, afmeerschip of lichter, of welke andere plaats dan ook, zoals de context vereist) zoals bepaald in onderdeel G van DEEL 1, of naar een andere haven (altijd binnen de Radii die zijn bepaald in onderdeel G van DEEL 1) die als volgende bepaald is in de reisorders van de Bevrachter (waarbij deze term elke schriftelijke instructie zal aanduiden die de bevrachter afgeeft met betrekking tot het schip, op welk moment dan ook tijdens de looptijd van deze Charterpartij, inclusief aanpassingen, correcties of herzieningen daarvan), of zo dicht mogelijk daarbij als veilig is en laadt het daar voor rekening van de Eigenaar de lading zoals omschreven in de onderdelen E en F van DEEL 1, met inachtneming van eventuele toelichting van de laadinstructies die in de reisorders van de Bevrachter worden gegeven. In het geval dat de Bevrachters gewijzigde losorders afgeven en het Schip van de voorgaande contractuele reis moet afwijken zullen Eigenaren en Bevrachters een redelijke vergoeding overeenkomen.

6.2 De Eigenaren staan ervoor in dat het Schip in staat is om de hoeveelheden, klassen en scheidingen van lading zoals omschreven in de onderdelen E en F van DEEL 1 te laden, te vervoeren en te lossen. Het laden op Slops of Afvalolie is niet toegestaan zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Bevrachter.

6.3 De Eigenaren bepalen het laadvolume en houden daarbij rekening met de waterstand, eisen de autoriteiten en de uitrusting van het Schip en stellen de Bevrachters direct op de hoogte als de hoeveelheid lading die in de reisorders van de Bevrachters genomineerd is, groter is dan het laadvolume van het Schip, waarbij rekening wordt gehouden met de toleranties die in de reisorder bepaald zijn. De hoeveelheid lading die in het Schip wordt geladen mag niet groter zijn dan de hoeveelheid die het redelijkerwijs kan verstouwen en vervoeren naast zijn uitrusting en voorraden, en zal in geen geval groter zijn dan de hoeveelheid die door het classificatiebureau van het schip is toegestaan of welke wijziging of aanpassing dan ook die van toepassing zou kunnen zijn op de uit hoofde van deze Overeenkomst uit te voeren reis.

6.4 De Eigenaren staan ervoor in dat het Schip na afronding van het laden met gepaste spoed koers zet naar de loshaven die benoemd is in onderdeel H van DEEL 1, of naar enige andere haven of locatie die op grond van deze Charterpartij is toegestaan, overeenkomstig de reisorders van de Bevrachters, of zo dicht daarbij als veilig is, en de lading aflevert tegen betaling van het vrachtgeld en het overliggeld zoals bepaald in de clausules 15 en 17 (clausules Overliggeld & Vrachtgeld).

7. LAAD- EN LOSHAVEN / WISSELEN VAN LIGPLAATS

7.1 Het Schip wordt geladen en gelost in een haven die overeenkomt met de reisorders van de Bevrachters. Voordat de Eigenaren geïnstrueerd worden om het Schip naar een haven te varen zullen de Eigenaren gedegen onderzoek doen (best due diligence), om zeker te stellen dat het Schip altijd veilig bij een haven of terminal kan liggen binnen de onderdelen G en H van DEEL 1. De Eigenaren zullen de Bevrachters direct in kennis stellen als een of meerdere havens ongeschikt zijn.

7.2 Bevrachters hebben de mogelijkheid om Eigenaren op te dragen om het Schip per laadhaven op meer dan één ligplaats te laden en per loshaven op meer dan één ligplaats te lossen. Tenzij anders is overeengekomen is de tijd die nodig is om van ligplaats te wisselen voor rekening van de bevrachter.

7.3 Het schip laadt en lost na aankomst langs een veilige plaats of kade, of langs een bereikbaar afmeerschip of lichter, dat/die door de Bevrachter aangewezen en geregeld wordt, mits het vaartuig deze altijd veilig drijvend kan bereiken, erlangs kan liggen en ervan kan vertrekken, waarbij het gebruik van lichters voor rekening en risico van de Bevrachter is.

8. GESCHATTE AANKOMSTTIJD

8.1 Vanaf de datum van de nominatie van deze Charterpartij sturen de eigenaren elke kalenderdag (inclusief weekenden en officiële feestdagen) om 9:30 uur (MET) een bericht per e-mail, of op elke andere wijze die de Bevrachters vereisen, de Bevrachters en alle andere partijen die door de Bevrachters worden aangegeven (hierna gezamenlijk te noemen ("Partijen voor ETA-melding") waarin de positie op dat moment, de datum en verwachte tijd van aankomst van het Schip ("ETA") en de dagelijkse laad- en losverwachtingen worden vermeld.

8.2 De Eigenaren stellen de Partijen voor ETA-melding ook per e-mail op de hoogte van elke afwijking van meer dan twaalf (12) uur in geschatte aankomsttijden bij de laad- en loshavens.

9. EUROPESE CLAUSULE WACHTEN OP ORDERS DOOR BINNENSCHEPEN

9.1 Voor het geval dat afgesproken is dat in het gebied Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam (ARA) of in het gebied Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam/Vlissingen/Gent (ARAFG) geladen wordt en om 16:00 uur (MET) van de laatste werkdag voorafgaand aan de ADA nog geen laadorders gegeven zijn, zodat het schip niet zonder uitstel door kan varen naar de laadhaven, komen Eigenaren en Bevrachters het volgende overeen:

- a. Tenzij de Bevrachters specifiek opdracht geven om elders te wachten zal het schip, afhankelijk van zijn laatste bestemming, doorvaren naar een van de uitwijkplaatsen die hieronder zijn opgesomd en zal het op die uitwijkplaats wachten totdat de Bevrachters de laadhaven of nadere aanwijzingen doorgeven.
- b. Bij aankomst op de uitwijkplaats zorgen de Eigenaren ervoor dat de positie van het schip in AIS gelogd wordt; een bewijs van de datum en tijd van aankomst op dit punt wordt naargelang de afspraken ofwel door de AIS-provider van de Eigenaars ofwel door een andere AIS-provider geleverd.
- c. De Eigenaren maken een "theoretische aankomst" bij elk van de havens ARA of ARAFG bekend op basis van de theoretische kortste afstand van de uitwijkplaats naar de haven, zoals hierna beschreven. "Theoretische aankomst" is de aankomsttijd van het schip bij de laadhaven als er geen vertraging bij de uiterlijkplaats geweest zou zijn.
- d. Om de ligtijd en de overligtijd te berekenen wordt de laatste van de volgende tijden gehanteerd:
 - (i). theoretische aankomsttijd
 - (ii). 00:01 uur op de ADA-datum
 - (iii). aflopen van de nominatietermijn
- e. Als de theoretische aankomsttijd na 24:00 uur op de ADA-datum valt, dan begint de tijd bij de theoretische aankomsttijd plus 48 uur.
- f. Als het schip voorafgaand aan de tijden die in de paragrafen d en e van deze clause zijn benoemd met het laden begint, dan start de tijd bij het begin van het laden.

- g. Wanneer de Bevrachter de laadterminal bekendmaakt, moeten de Eigenaren ervoor zorgen dat het schip zonder uitstel in ballast naar de laadhaven vaart. De tijd die gebruikt wordt voor het verplaatsen van het schip van de positie waar het op orders wachtte naar de laadhaven wordt niet opgeteld bij of afgetrokken van de ligtijd of overligtijd. Het risico van vertraging bij de overtocht van de wachtplaats naar de laadhaven is voor de Eigenaars; als de reis langer korter duurt dan de theoretische tijd dan heeft dit geen consequenties voor de berekening van de ligtijd/overligtijd. Als de daadwerkelijke passagetijd de theoretische tijd met meer dan twee uur overschrijdt, moeten de Eigenaren schriftelijk bewijs leveren van deze vertraging, bijvoorbeeld vertraging bij sluisen. Als de Eigenaren dit bewijs niet kunnen leveren, dan wordt de start van de ligtijd aangepast met elke vertraging van meer dan twee uur.
- h. In het geval dat het laden van het schip in het geheel niet plaatsvindt, geldt deze clausule niet.
- i. Zie het voorbeeld aan het einde van deze clausule.

9.2 Uitwijk- en wachtplaatsen

Zie de kaart voor de ligging van de volgende gebieden

- Amsterdam voor schepen die in ballast varen vanuit de noordelijke regio (het groene gebied)
- Rotterdam voor schepen die in ballast varen vanuit de centrale regio (het rode gebied)
- Vlissingen of Antwerpen voor schepen die in ballast varen vanuit de zuidelijke regio (het gele gebied)
- Tiel voor schepen die in ballast varen vanuit de Rijnregio (het paarse gebied)

9.3 Theoretische aankomsttijden (TAT)

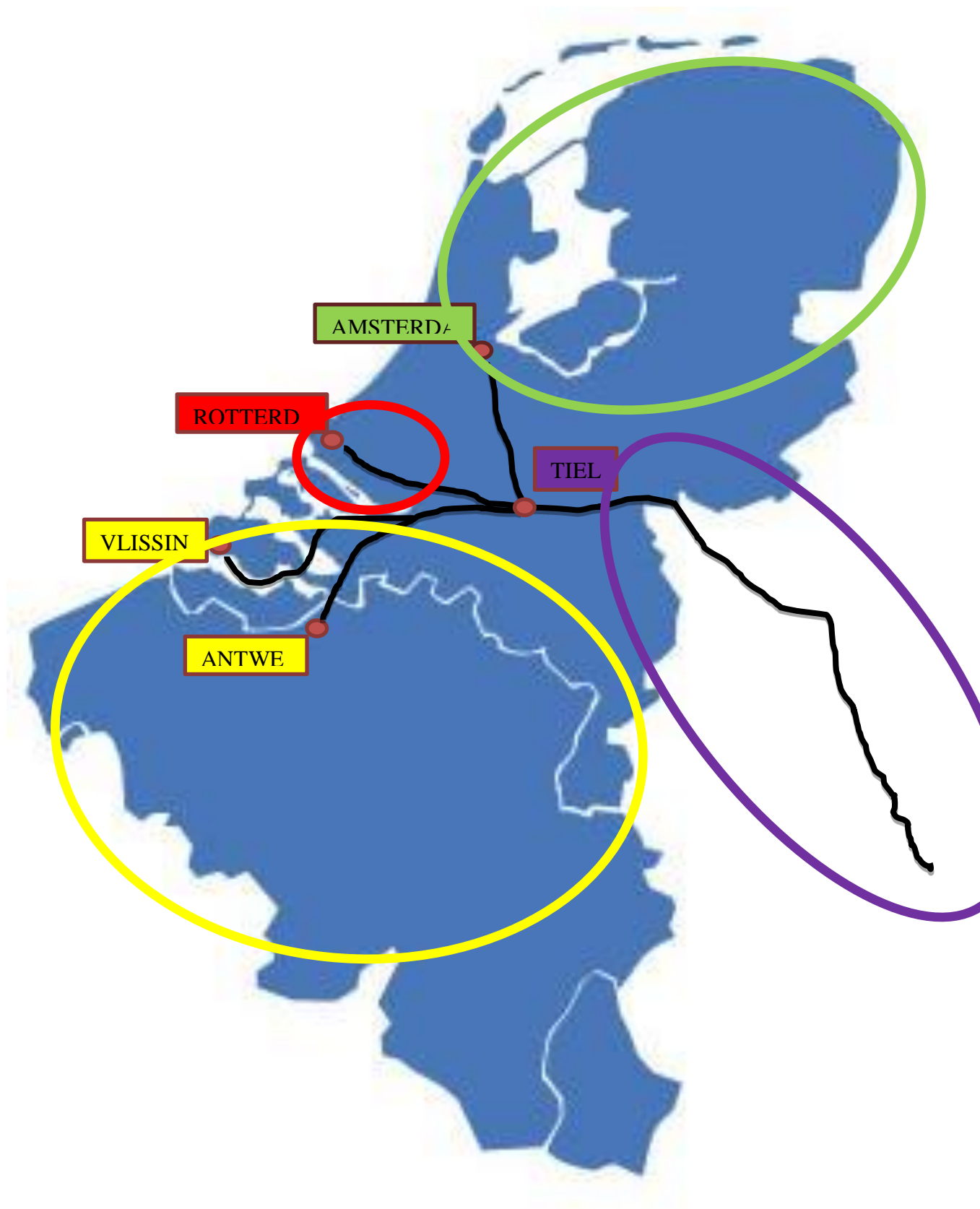
Voor het berekenen van de TAT geldt de volgende tabel:

	TIEL	AMSTERDAM	ROTTERDAM	ANTWERPEN	VLISSINGEN
TIEL	x	7	7	12	16
AMSTERDAM		x	9	16	18
ROTTERDAM			x	7	10
ANTWERPEN				x	3
VLISSINGEN					x

Opmerkingen:

- Schepen mogen hun aanwijzingen buiten de havengrenzen – waar geen havengeld betaald hoeft te worden – afwachten.

- b. Als een schip na de afgesproken laaddatum bij een laadinstallatie aankomt doordat deze laadplaats te laat aangegeven is, dan zijn de gevolgen voor rekening van de Bevrachters.
- c. Hernominatie heeft in dit geval geen invloed op de ligtijd.



9.3 Voorbeeld theoretische aankomsttijd

Een schip komt om 16:00 uur in Tiel aan op de 10de na lossing in het Rijndistrict. Er is geen laadhaven genomineerd, maar de bevrachter heeft mogelijkheden binnen ARA.

De afgesproken laadtijd en ADA is de 11de en de Eigenaren hebben op tijd genomineerd.

Op de 11de om 15:00 uur wijzen de Bevrachters Antwerpen als Laadhaven aan. De Theoretische Aankomsttijd in Antwerpen is 04:00 uur op de 11de – de Ligtijd begint om 04:00 uur op de 11de. De werkelijke aankomsttijd is 03:00 uur op de 12de. Het schip heeft de afgesproken laaddatum gemist, maar de enige reden daarvoor was dat de Bevrachter de laadhaven te laat aanwees. De Bevrachter draagt in dit geval het risico van de late aankomst. De vaartijden in de bovenstaande tabel zijn slechts een benadering en de werkelijke aankomst kan vroeger of later zijn dan 03:00 uur op de 12de.

Als de werkelijke passagetijd van Tiel naar Antwerpen meer dan 14 uur bedraagt (de theoretische tijd plus 2 uur) en de Eigenaren geen geldige redenen voor de vertraging kunnen documenteren, dan wordt de start van de ligtijd overeenkomstig aangepast. In dit geval geldt dat als de werkelijke passagetijd 18 uur was, de ligtijd om 08:00 uur op de 11de zou beginnen (op basis van de werkelijke 18 uur minus de theoretische tijd van 12 uur minus 2 uur tolerantie = 4 uur wordt hierboven opgeteld bij het begin van de ligtijd van 4 uur op de 11de).

10. ZEEWAARDIGHEID EN VEILIGHEID

10.1 Alle schepen die de Eigenaar nomineert, moeten door het juiste Classificatiebureau en door de bevoegde Nationale autoriteit geclassificeerd zijn. Alle aanbevelingen, eisen of beperkingen van voornoemd Classificatiebureau en Nationale autoriteit moeten nageleefd worden.

10.2 De Bevrachter behoudt zich het recht voor om de nominatie van elk schip op elk moment af te wijzen als de plaatselijke autoriteiten van mening zijn dat het schip niet aan deze regelgeving voldoet.

10.3 Tenzij anders goedgekeurd door de Bevrachter stemt de Eigenaar ermee in dat alle Schepen die voorgedragen worden voor de uitvoering van de vervoersdiensten voor de Bevrachter alleen geaccepteerd worden na inspectie overeenkomstig het EBIS-programma en wanneer deze aan de door de Bevrachter voor intern gebruik ontwikkelde acceptatiestandaarden voldoen.

Voor het afwijzen van het genomineerde schip moeten redenen opgegeven worden, zodat de eigenaar van het schip hetgeen als tekortkomingen van het schip is waargenomen kan verhelpen. Een genomineerd schip mag niet zonder reden afgewezen worden.

10.4 Het feit dat de Bevrachter een schip dat door de Eigenaar is aangeboden geaccepteerd heeft, laat onverlet dat de Eigenaar aansprakelijk is voor inbreuken op elk van de overige bepalingen van de Charterpartij.

10.5 De Eigenaar verplicht zich om alle schepen regelmatig te controleren op roest- en slibafzetting en ervoor te zorgen dat deze afzetting naar behoren verwijderd wordt.

10.6 Voordat met het laden wordt begonnen zorgt de Eigenaar (en indien van toepassing zijn subopdrachtnemer) ervoor dat de ladingtanks, leidingen, slangen en pompen leeg zijn door deze efficiënt te strippen en dat ze geschikt zijn voor het Product zoals dit overeengekomen is bij de vaststelling de eisen van de Bevrachter. Alle kosten en vertragingen die hieruit voortvloeien, zijn niet voor rekening van de Bevrachter. Indien specifieke schoonmaakwerkzaamheden noodzakelijk zijn, dient dit vooraf bij de fixture tussen de Bevrachter en de Eigenaar te worden afgesproken.

10.7 Voordat met het laden wordt begonnen kan een inspecteur die door de Bevrachter aangewezen is de ladingtanks, leidingen, slangen en pompen inspecteren. Als de Bevrachter het schip voor het laden accepteert, betekent dit dat het geschikt is voor het laden.

10.8 De eigenaar is zich ervan bewust dat besmetting van het product met water ertoe kan leiden dat er bacteriën en schimmels in komen en daarom reinigt de Eigenaar de leidingen, pompen en tanks van het schip met extra zorg. Water en resten van reinigingsmiddelen moeten volledig verwijderd worden. De Eigenaar zorgt er ook voor dat de producten die in de bunkertanks opgeslagen zijn op elk moment voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving.

10.9 De Eigenaar houdt condities zoals hierboven beschreven vanaf de nominatie en gedurende de hele vervoersdienst in stand totdat het product geleverd is en zal de lading met de grootste zorg laden, verstouwen, bewaren en leveren, om schade aan de Producten te voorkomen en de kwaliteit van het Product te waarborgen.

10.10 Het niet voldoen aan de bovenstaande bepalingen kan ertoe leiden dat de kade-installatie weigert om met het laad- of loswerk te beginnen of door te gaan; de Eigenaar vrijwaart de Bevrachter van en verdedigt hem tegen alle aanspraken van derden in verband hiermee.

10.11 De Eigenaar zorgt ervoor dat alle documenten en certificaten die benoemd worden in de ADN (opgesomd in ADN 8.1.2) voor het begin van het transport volledig ingevuld en ondertekend zijn, geldig zijn en aan boord van het schip zijn.

11. ZUIVERHEID EN LAADOPERATIES

11.1 Schone tanks, leidingen en pompen

De Eigenaar garandeert dat de tanks, leidingen en pompen van het Schip geschikt zijn voor de lading dat deze efficiënt gestript zijn zoals voorgeschreven in de CDNI-regels. Als een inspectie van de tanks gewenst is, zal de Eigenaar de tanks ontgassen zoals noodzakelijk is, voor rekening van de Bevrachter. De tijd die benodigd is voor het inspecteren van tanks en het eventueel opnieuw inertiseren van het Schip telt als ligtijd, of, als het Schip in overligtijd ligt, als overligtijd.

Als de tanks van het Schip afgewezen worden, telt de tijd die gebruikt is voor het de-inertiseren, schoonmaken en ontgassen niet als ligtijd, of, als het Schip in overligtijd ligt, als overligtijd, en zal de ligtijd of overligtijd daarna niet ingaan of opnieuw ingaan, naargelang de situatie, totdat tanks opnieuw geïnspecteerd zijn, goedgekeurd zijn door de vertegenwoordiger van de Bevrachter en opnieuw geïnertiseerd zijn.

Schoonmaak- en ontgassingskosten zijn voor rekening van de Bevrachter, inclusief vaar- en schoonmaaktijd zoals bepaald in de CDNI-regels. In het geval dat schoonmaken en/of ontgassen buiten de scope van de CDNI-regels valt en afzonderlijk wordt afgesproken, voorafgaand aan het laden of na afronding van het lossen, is de aansprakelijkheid van de Bevrachter beperkt tot het vergoeden van redelijke schoonmaakkosten van de Eigenaar en de tijd voor het vooraf geïnformeerd en goedgekeurd worden door de Bevrachter. Schoonmaakkosten die ontstaan door vervuilde lading zijn voor rekening van de Bevrachter. Vaar- en schoonmaaktijd inclusief omwegen, zoals bepaald in de CDNI-regels, wordt door de Eigenaren in rekening gebracht bij de Bevrachter.

11.2 Meerdere klassen

Tenzij de Bevrachter bij de fixture schriftelijk met iets anders heeft ingestemd, garandeert de Eigenaar dat wanneer verschillende klassen goederen worden vervoerd deze volledig gescheiden van elkaar zullen worden gehouden tijdens het laden, transport en lossen.

11.3 Overslag van lading

Bevrachters hebben de mogelijkheid om de gehele lading of een deel daarvan over te slaan (waaronder lichter maken en aftoppen) naar of vanaf elk ander schip/vaartuig, waaronder, maar niet beperkt tot, zeeschepen en/of lichters (het "overslagschip"). Na goedkeuring van de eigenaars hebben de bevrachters de mogelijkheid om tijdens elke overslag van goederen een dampretourleiding te gebruiken. Indien deze dampen anders zijn dan de overgeslagen lading, zijn de Bevrachters verplicht om de Eigenaars de ADN-informatie te leveren, waar onder, maar niet beperkt tot, het VN-nummer, de gevarenklasse, de productgroep en de officiële vervoersnaam van de dampen die worden teruggeleid naar het schip. De Bevrachter is zich ervan bewust dat deze informatie verplicht is, om de exacte specificaties van het product te kunnen verifiëren. Alle tijd die verloren gaat doordat de bevrachter niet in staat is om voornoemde ADN-informatie te leveren wordt gerekend als gebruikte ligtijd en/of overligtijd, als daar sprake van is.

Alle overslag van lading naar en van overslagschepen wordt door de Eigenaren overeenkomstig alle toepasselijke nationale en regionale wetgeving en overeenkomstig de regels van de Terminal uitgevoerd. De Eigenaren zeggen toe dat het schip en zijn bemanning aan deze regelgeving zullen voldoen.

Bevrachters verstrekken en betalen voor alle noodzakelijke uitrusting, waaronder geschikte fenders, ladingslangen en surveyors. Bevrachters zijn gerechtigd om voor eigen rekening toezichthoudend personeel aan te stellen dat aan boord van het Schip gaat, waaronder een mooring master, om te ondersteunen bij dergelijke overslag van lading.

11.4 Samenvoegen, mengen, kleuren en toevoegen additieven

Na afstemming met de Eigenaar heeft de Bevrachter de mogelijkheid om de lading samen te voegen of aan boord genomen ladingen te mengen, kleurstoffen toe te voegen, of additieven, of andere handelingen met de lading uit te voeren als de Bevrachter daarom vraagt; mits deze handelingen met de lading binnen de technische mogelijkheden van het Schip vallen en de Gezagvoerder het veilig acht om dit te doen en overeenkomstig de regels van de terminal en plaatselijke, nationale en internationale regelgeving, mits hierdoor geen wijziging van het VN-nummer aan het product noodzakelijk wordt. Dergelijke handelingen met de lading mogen alleen worden uitgevoerd terwijl het schip bij een ligplaats of ankerplaats ligt en op aanwijzing van de Bevrachter of de vertegenwoordiger van de Bevrachter.

Bevrachters garanderen dat elke lading die aan boord samengevoegd of gemengd wordt, of elke lading waaraan kleurstoffen of additieven worden toegevoegd stabiel en geschikt is en dat er in de ladingtanks, leidingen, pompen of kleppen geen neerslag van vaste afzetting zal optreden. De Bevrachter moet een inspecteur aanwijzen die er voor eigen rekening en risico op toeziet dat het werk overeenkomstig de afgesproken procedures uitgevoerd wordt.

Schepen mogen tijdens het laden geen mengwerkzaamheden uitvoeren, tenzij ze specifiek zijn ontworpen om dit te doen of een specifieke risicobeoordeling uitgevoerd is en de terminal en de lokale autoriteiten toestemming hebben gegeven.

De Bevrachters stellen de Eigenaar schadeloos voor verlies schade of onkosten die het directe gevolg zijn van het opvolgen van de aanwijzingen van de Bevrachter.

De Bevrachter stelt de Eigenaar schadeloos voor alle risico's van de samenvoeging en bevestigt dat het samenvoegen onder de productaansprakelijkheid van de Bevrachter valt.

Alle extra kosten die het rechtstreekse gevolg zijn van uitvoering van dergelijke handelingen met de lading door de Bevrachter, waaronder overliggeld, havengeld, extra agentuurkosten, gebruikte bunkers tegen werkelijke kosten in de haven of op een plaats waar deze bunkers als laatste opgenomen zijn, etc. en die niet inbegrepen zijn in het in deze Algemene voorwaarden & charterpartij overeengekomen vrachtgeld, zijn voor rekening van de Bevrachter.

11.5 Verwarmen van de lading

Als de Bevrachters een Schip gevraagd hebben om de lading te verwarmen dan garanderen de Eigenaren dat het Schip de mogelijkheden heeft om de lading bij een vereiste temperatuur te ontvangen.

De Bevrachters zijn verplicht om de Eigenaren verwarmingsinstructies te leveren. De Eigenaar deelt de Bevrachters op verzoek de temperatuur van deze lading in elk van de tanks van het schip mee.

Op verzoek delen de Eigenaren de geschatte kosten mee van het handhaven van de temperatuur gedurende een dag en de geschatte kosten van het verhogen van de temperatuur met 1 °C.

De Bevrachters zullen de Eigenaren de kosten vergoeden van of een extra tarief betalen voor extra bunkers die gebruikt worden om de temperatuur te handhaven of omhoog te brengen zoals hierboven beschreven. Dit moet bij de fixture overeengekomen worden of conform de verwarmingsinstructies gebeuren.

Als prijs voor het gebruik van aanvullende bunkers geldt de CBRB-prijs op de laaddag.

12. NOTICE OF READINESS (NOR)

Na aankomst van het schip bij elke laad- of losterminal geeft de gezagvoerder een NOR uit aan de Terminal wanneer het Schip in alle opzichten gereed is om de orders van de Bevrachter overeenkomstig de bepalingen in deze Charterpartij uit te voeren.

13. LADEN EN LOSSEN VAN LADING

13.1 Voorafgaand aan het laden stelt de Gezagvoerder de feitelijke ADN-aanduiding van de lading vast (inclusief het VN-nummer en de officiële vervoersnaam, het in ADN hoofdstuk 3.2, tabel C / kolom 5 genoemde gevaar, de verpakkingsgroep en de gevarenklasse, indien van toepassing) zoals aangeleverd door de laadterminal. Als deze afwijkt van de ADN-aanduiding in onderdeel E van DEEL 1, dan controleert de Eigenaar of het Schip overeenkomstig de toepasselijke wetgeving geautoriseerd en gecertificeerd is om een lading met deze ADN-aanduiding te laden, te vervoeren en te lossen. Indien de laadterminal de benodigde informatie niet levert of de ADN-aanduidingen van de lading buiten de lijst van materialen valt waarvoor het schip gecertificeerd is, dan stelt de Gezagvoerder de Bevrachters daarvan in kennis en stopt hij het laden totdat nader bericht van de Bevrachters is ontvangen. In het geval dat de feitelijke ADN-aanduiding die door de laadterminal afwijkt van de opgegeven ADN-aanduiding en het schip gecertificeerd is om de lading te vervoeren met de feitelijke ADN-aanduiding dan stellen de eigenaren de Bevrachters hiervan direct in kennis en zetten zij het laden voort, mits dit op grond van de CDNI-regels verenigbaar is met de volgende lading van het schip.

13.2 Voorafgaand aan het laden moet de Gezagvoerder controleren of de bij de terminal te laden hoeveelheid overeenkomt met de hoeveelheid op de nominatie, en of de waterstand dit toelaat; ook moet hij rekening houden met de hoeveelheidstolerantie in de reisorders van de charterpartij. Als er een verschil is in laadbaar volume dan moeten de Eigenaren de Bevrachters hiervan in kennis stellen en hun schriftelijke bevestiging van de te laden hoeveelheid verkrijgen.

13.3 De Lading wordt voor rekening en risico van de Bevrachters in het Schip gepompt en voor rekening en risico van de Eigenaar uit het Schip gepompt, in elk geval alleen tot aan het manifold (aansluitstation voor slangen) van het Schip.

13.4 De bemanning van het Schip zal het personeel aan wal op een veilige manier assisteren bij het aansluiten van de laad- of loslang/-arm aan het manifold van het Schip, onder toezicht en verantwoordelijkheid van het personeel aan wal. De bemanning van het Schip zal deze werkzaamheden overeenkomstig de toepasselijke wet- en regelgeving uitvoeren, waaronder voor zover van toepassing de bepalingen van ADN deel 7, zoals van tijd tot tijd gewijzigd.

13.5 De Eigenaren zeggen toe dat het Schip in een maximaal veilig tempo geladen zal worden, overeenkomstig de lokale regelgeving en/of de aanbevelingen in de ISGINTT.

13.6 De Eigenaren zeggen toe dat het Schip in een maximaal veilig tempo gelost zal worden, overeenkomstig de bepalingen in de ISGINTT, zoals van tijd tot tijd gewijzigd, en in ieder geval, bij ladingen met een of meer gescheiden klassen/verpakkingen, gelijktijdig of opeenvolgend gelost zal worden, en het lostempo zoals omschreven in de ADN-checklists bij het manifold van het Schip gedurende het lossen gehandhaafd zal worden, mits de lading geschikt is om binnen deze tijd of onder deze druk ontvangen te worden. Als de Terminal tijdens het lossen beperkingen oplegt, of als fysieke kenmerken van de Terminal het lostempo of de druk beperken, dan zijn de Eigenaren alleen voor de periode en in de mate waarin deze beperkingen of kenmerken het lostempo of de druk beperken, van voornoemde verplichting bevrijd. De Terminal heeft het recht om de losdruk bij het manifold van het Schip te meten.

13.7 Als de lading niet in het op de ADN-checklist overeengekomen tempo door het schip ingenomen of gelost kan worden, dan overhandigt de Gezagvoerder een Letter of Protest ("LOP") aan de vertegenwoordiger van de Terminal met daarin de beperkingen en/of tekortkomingen van de Terminal zodra deze opgelegd worden en/of gebleken zijn, en pleegt hij alle redelijke inspanningen om de vertegenwoordiger van de Terminal de LOP te laten ondertekenen.

14. GESLOTEN LADINGOPERATIES

14.1 De eigenaren zorgen ervoor dat het schip voldoet aan en voor de duur van deze Charterpartij gebruikt zal worden in overeenstemming met de aanbevelingen met betrekking tot gesloten laden en gesloten lossen zoals omschreven in alle toepasselijke wet- en regelgeving, waaronder, indien van toepassing, de bepalingen van de ADN, zoals van tijd tot tijd gewijzigd.

14.2 Als het Schip apparatuur voor gesloten bemonstering heeft, dient deze apparatuur gedurende deze Charterpartij, voor zover van toepassing, gebruikt te worden in overeenstemming met de eisen en aanbevelingen in alle toepasselijke wet- en regelgeving, waaronder indien van toepassing de bepalingen van de ADN, zoals van tijd tot tijd gewijzigd.

15. LIGTIJD EN OVERLIGGELD

15.1 Ligtijd

Bevrachters wordt een aantal uren per eenheid als ligtijd toegekend voor het laden en lossen en voor eventuele andere doeleinden van Bevrachters, overeenkomstig de bepalingen in deze Charterpartij.

De toegestane laad- en lostijd voor Schepen die aan de vereiste pompcapaciteit voldoen, zijn op basis van de feitelijke geladen hoeveelheid als volgt:

- tot 1100 ton lading = 24 uur
- meer dan 1100 ton tot 1575 ton lading = 26 uur
- van 1576 ton tot 2100 ton lading = 28 uur
- van 2101 ton tot 3150 ton lading = 34 uur
- van 3151 ton tot 4200 ton lading = 40 uur
- van 4201 ton tot 5250 ton lading = 46 uur
- van 5251 ton tot 6300 ton lading = 50 uur
- van 6301 ton tot 7350 ton lading = 54 uur

Bij hogere tonnages wordt de tijd voor elke 1000 ton of deel daarvan met 4 uur verlengd.

15.2 Overliggeld

15.2.1 Overliggeld is verschuldigd als de toegestane ligtijd zoals overeengekomen tussen de Bevrachter en de Eigenaar van het schip overschreden wordt.

15.2.2 Laad- en lostijden worden afzonderlijk berekend. Gedeeltelijke uren worden niet tot het eerstvolgende uur afgerond. Alleen de feitelijke tijd wordt als ligtijd/overligtijd gerekend.

15.2.3 Het overligtarief wordt afzonderlijk overeengekomen en wordt benoemd in onderdeel M van Deel 1.

15.2.4 Bestede of verloren tijd wordt niet als ligtijd en/of overligtijd gerekend als deze ontstaan is door:

- a) beslaglegging op of aanhouding van het Schip, tenzij dit wegens tekortkomingen van de Bevrachters is gebeurd;
- b) een directe of indirecte storing, defect, tekortkoming of ondoelmatigheid van, of elke andere oorzaak die kan worden toegerekend aan het Schip, de Gezagvoerder, de officieren, de bemanning, de Eigenaren, of hun medewerkers of vertegenwoordigers.
- c) Niets in deze clause kan worden aangetast door de bepalingen van clause 2.

15.3 De berekening van de ligtijd of het overliggeld (als er sprake is van overligtijd) begint:

15.3.1 bij de eerste laadterminal – of deze nu 24 uur per dag operationeel is of parttime

- a) als het schip voor de ADA een geldige NOR conform clause 12 uit geeft, en:

(i) als de betreffende Nominatietermijn van de Eigenaar afgelopen is, op het vroegste tijdstip van:

- 00:01 uur lokale tijd op de datum van de overeengekomen ADA, of
- bij aanvang van het laden; of

(ii) als de betreffende Nominatietermijn van de Eigenaar niet afgelopen is, op het vroegste tijdstip van:

- het aflopen van de Nominatie van de Eigenaar van het Schip (maar in ieder geval nooit eerder dan 01:00 uur op de ADA), of
- bij aanvang van het laden;

b) als het schip op de ADA een geldige NOR conform clausule 12 uit geeft, en:

(i) als de betreffende Nominatietermijn van de Eigenaar afgelopen is op de op het timesheet van het Schip vastgelegde NOR-tijd, of, als geen NOR vastgelegd is, de aankomsttijd van het Schip zoals vastgelegd op het timesheet.

(ii) als de betreffende Nominatietermijn van de Eigenaar niet afgelopen is, op het vroegste tijdstip van:

- het aflopen van de betreffende Nominatietermijn van de Eigenaar van het Schip, of
- bij aanvang van het laden.

c) Als het Schip na 23.59 uur op de ADA een geldige NOR conform clausule 12 uit geeft, is de ligtijd 48 uur na het uitgeven van de NOR, of bij aankomst aan de pier, het vroegste moment van beide.

De Bevrachter heeft mogelijkheid om eerder dan de ADA te laden. In het geval dat de Bevrachter ermee instemt om voor het begin van de ADA met het laden van het Schip te starten, dan start de ligtijd bij het begin van het laden.

15.3.2 Bij de volgende laadterminal(s), indien van toepassing:

Als het schip volgens het timesheet van de Terminal een geldige NOR conform clausule 12 uitgegeven heeft zoals vastgelegd op het timesheets van de Terminal of, als er geen NOR vastgelegd is, de aankomsttijd van het schip zoals vastgelegd op het timesheet van de Terminal.

15.3.3 Bij de losterminal:

Als een Schip een geldige NOR conform clausule 12 uit geeft, zoals vastgelegd op het timesheet van de Terminal, of, als geen NOR vastgelegd is, het tijdstip van aankomst van het Schip zoals vastgelegd op het timesheet van de Terminal.

15.3.3.1 Voor losterminals die niet 24 uur per dag operationeel zijn geldt dat als het Schip bij de Terminal aankomt wanneer deze gesloten is en het Schip al meer dan 50% van de afgesproken ligtijd voorafgaand aan de aankomst heeft verbruikt, de tijd telt vanaf de aankomst van het Schip bij de Terminal, mits de Eigenaar van het Schip de

aankomsttijd kan aantonen aan de hand van AIS-data of met behulp van een ander trackingapparaat.

15.4 De ligtijd of overligtijd (als daar sprake van is) eindigt wanneer de documenten aan boord zijn of wanneer het schip door de Terminal vrijgegeven wordt, tenzij in het CDNI anders is bepaald.

Extra inspectietijd telt als ligtijd of overligtijd.

15.5 Behoudens tegengestelde afspraken geldt dat als een Schip ballastwater inneemt, dit voor rekening en in de tijd van de Eigenaars gebeurt, tenzij anders is afgesproken.

15.5 Duweenheden en koppelverbanden worden geacht een eenheid te vormen; laad- en lostijden worden in rekening gebracht op basis van het totaal tonnen lading van de individuele Schepen in een duweenheid of koppelverband.

15.6 De bepalingen van clause 15.3 zijn ook van toepassing in het geval dat de Bevrachter en de Eigenaar hebben afgesproken dat voorafgaand aan de reis wordt schoongemaakt, ontgast en geïnertiseerd. In dit geval moet de eerste Laadterminal gewijzigd worden door de receptie van de voorziening.

16. RECHT OM OVERLIGGELD IN REKENING TE BRENGEN

16.1 De Bevrachters worden vrijgesteld van alle aansprakelijkheid met betrekking tot welke factuur dan ook die de Eigenaren op grond van deze Charterpartij opgesteld hebben, tenzij een factuur schriftelijk door de Bevrachters uiterlijk om 14:00 uur (MET) op de 25ste kalenderdag (die als dag 1 telt) vanaf de losdatum bij de laatste terminal is ontvangen, behalve wanneer de 25e kalenderdag geen werkdag is, in welk geval de factuur door de Bevrachter niet later dan 14:00 uur (MET) op de voorafgaande werkdag moet zijn ontvangen.

De factuur voor overliggeld moet vergezeld gaan van de volgende documenten, in een leesbaar formaat, zoals overeengekomen tussen Eigenaars en Bevrachters:

- een ligtijdverklaring en een berekening van het overliggeld
- een kopie van de nominatie inclusief controleerbaar bewijsmateriaal van de betreffende tijd en datum van verzending daarvan.
- getekende of gestempelde timesheets van de Laadterminal en de Losterminal (of als de terminal gewoonlijk geen getekende timesheets levert, een timesheet dat is uitgegeven door het schip en ondertekend of gestempeld door een vertegenwoordiger van de terminal en van het Schip).
- een afdruk met informatie uit de AIS-tracking of uit een ander intern trackingapparaat over de gehele looptijd van de Charterpartij, indien dit vereist is op grond van de clause Wachten op orders.

- Kopieën van alle Letters of Protest.

16.2 Alle facturen voor overliggeld uit hoofde van deze Charterpartij worden verzonden zoals de Bevrachters dit aangeven. Facturen die op andere wijzen of naar een onjuist e-mailadres verzonden worden, worden als niet ontvangen beschouwd. Facturen voor overliggeld moeten binnen 30 dagen na ontvangst betaald worden. Als de Bevrachter niet binnen 10 werkdagen reageert, wordt de factuur voor overliggeld als geaccepteerd beschouwd.

16.3 Andere kosten dan overliggeld, zoals verwarming, schoonmaak, uitwijken, aanhouding, zuivering etc. ("factuur anders dan overliggeld") moeten uiterlijk om 14:00 uur (MET) op de 45ste kalenderdag (die als dag 1 telt) vanaf de losdatum bij de laatste terminal schriftelijk door de Bevrachters zijn ontvangen, behalve wanneer de 45ste kalenderdag geen werkdag is, in welk geval de factuur door de Bevrachter niet later dan 14:00 uur (MET) op de voorafgaande werkdag moet zijn ontvangen.

16.4 Een factuur zonder overliggeld moet vergezeld gaan van de volgende documenten, in een leesbaar formaat:

- bevestiging van instemming met de kosten
- voor vorderingen voor verwarming: een afdruk van het temperatuurlog van elke afzonderlijke tank voor de gehele duur van de reis.

Een factuur die ontvangen wordt na de 45ste kalenderdag vanaf de datum waarop het lossen bij de laatste losterminal afgerond is, wordt als verjaard beschouwd.

16.5 De Eigenaren verzenden geen papieren documenten, tenzij hier specifiek om is gevraagd.

17. VRACHTGELD

17.1 Vrachtgeld zoals benoemd in onderdeel J van DEEL 1 is, tenzij Eigenaren en Bevrachters anders zijn overeengekomen, is verschuldigd vanaf de valutadatum die is aangegeven op de vrachtgeldfactuur, over de bruto hoeveelheid die door het Schip is geladen zoals die blijkt uit de verstrekte Laaddocumenten, of het genomineerde volume, welke het hoogste is.

17.2 Tenzij Bevrachters met specifieke kosten akkoord zijn gegaan, zijn alle reiskosten in verband met deze Charterpartij voor rekening van de Eigenaar. Bevrachters vergoeden geen kosten voor brandstof, sleepdiensten, loodsdiensten, havengelden, kanaalgelden of andere kosten of uitgaven in verband met het laden en lossen; dergelijke kosten worden geacht inbegrepen te zijn bij het overeengekomen vrachtgeld.

17.3 De Eigenaars moeten alle vrachtgeldfacturen verzenden in de communicatievorm die met de Bevrachters is afgesproken.

17.4 Voor alle duidelijkheid, zodra de Bevrachters het vrachtgeld hebben betaald, bevrijden de Eigenaren de Bevrachters van elke aansprakelijkheid voor gemiste betalingen tussen Eigenaren en juridische eigenaren van het Schip (als die verschillend zijn) of elke ondervoerder. De Eigenaren stellen de Bevrachters op verzoek direct schadeloos als de Bevrachters door dergelijke claims schade hebben geleden.

18. NALEVING EBIS

18.1 De Bevrachters hebben voorafgaand aan het bereiken van overeenstemming tussen de Eigenaars en de Bevrachters over de voorwaarden van deze Charterpartij toegang tot een EBIS-rapport nodig. Eigenaren stellen Bevrachters direct op de hoogte van zowel elke verandering daarin die eventueel voorafgaand aan de ingangsdatum van deze Charterpartij is opgetreden als van elke wijziging die tijdens de looptijd van de Charterpartij is aangebracht.

19. INSPECTIES VAN HET SCHIP / DE LADING, BUNKERCONTROLES

19.1 Bevrachters zijn gerechtigd om voor eigen rekening een vertegenwoordiger (die ook een onafhankelijke surveyor mag zijn die door de bevrachters is aangewezen) inspecties van het Schip te laten uitvoeren en/of handelingen met de lading te laten volgen en/of de kwaliteit en kwantiteit van de lading, de bunkers, het water en reststoffen vast te laten stellen. Deze inspecties kunnen het nemen van monsters van de lading omvatten bij elke laad- en/of loshaven. Een vertegenwoordiger van de Bevrachter mag voornoemde handelingen ook bij of in de buurt van elke andere haven uitvoeren, en de Bevrachters mogen de Gezagvoerder hiertoe op elk moment na het verlaten van welke laadhaven dan ook vragen om het Schip naar die haven te laten uitwijken. De Bevrachters zorgen ervoor dat ze toestemming hebben van de Eigenaren van eventuele lading die op dat moment aan boord is, voordat ze het Schip vragen om uit te wijken. Alle kosten en gevolgen van het uitwijken zijn voor rekening van de Bevrachter.

De vertegenwoordiger van de Bevrachters is gerechtigd om alle ladingtanks, bunkerolietanks en overige, niet voor lading bestemde ruimten te controleren en monsters te nemen, op elke plaats zoals hierboven omschreven.

20. CDNI / AFVALBEHEERVERDRAG

20.1 In het kader van de CDNI-regelgeving hebben Bevrachters op grond van artikel 7.04 van het CDNI geen verplichtingen om de tanks van het schip voorafgaand aan het laden schoon te maken, tenzij de Bevrachters hier bij hun acceptatie van de nominatie van het Schip uitdrukkelijk schriftelijk mee hebben ingestemd.

20.2 Bevrachters en Eigenaren dienen zich te houden aan hun rechten en verplichtingen zoals bepaald in het CDNI, deel B.

20.3 Als de Eigenaren, nadat de Bevrachters ze geïnformeerd hebben over de laadhaven, de Bevrachters niet binnen 6 uur ervan in kennis stellen dat een Gasvrijcertificaat van een gasdokter vereist is, dan zijn alle kosten ten gevolge van het niet hebben van een Gasvrijcertificaat voor rekening van de Eigenaren.

21. CLAUSULE IJSGANG, HOGE EN LAGE WATERSTANDEN

21.1 Als voorafgaand aan het laden het varen op de binnenwateren op bevel van een bevoegde autoriteit verboden is of verwacht wordt dat dit verboden zal worden wegens ijsgang of laag/hog water, dan hebben Bevrachters en Eigenaren binnen 2 uur na ontvangst van het bevel de mogelijkheid om deze Charterpartij te annuleren. Als een Bevrachter ervoor kiest om de reis te behouden, dan telt ligtijd en/of overligtijd die door het vaarverbod wegens ijsgang of laag/hog water ontstaat als gebruikte ligtijd of, als daar sprake van is, gebruikte overligtijd.

21.2 Als na het begin van een reis met lading het varen op de binnenwateren door een bevoegde autoriteit wegens ijsgang of laag/hog water verboden wordt en als gevolg daarvan het geladen schip genoodzaakt is om de navigatie op te schorten, dan moet deze tijd voor 50% als ligtijd of, als daar sprake van is, als overligtijd geteld worden.

21.3 Als voorafgaand aan het laden het waterpeil zo ver zakt dat de genomineerde hoeveelheid van onderdeel E van DEEL 1 niet kan worden geladen, dan hebben Bevrachters de mogelijkheid om deze Charterpartij op grond van clause 4 (Annuleringsclausule) te annuleren.

22. AVERIJ-GROSSE

Averij-grosse wordt vastgesteld en afgewikkeld conform de Avarij-Grosse Regels IVR 2006. De bijdrage pro rata wordt beoordeeld op de plaats en door de autoriteit die de eigenaar voor dit doel aanwijst en in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving.

23. P&I-VERZEKERING OLIEVERONTREINIGING EN ROMP & MACHINES

23.1 De Eigenaren garanderen dat tijdens de gehele looptijd van deze Charterpartij het Schip volledig verzekerd zal zijn met dekking voor P&I-risico's en standaard olievertreinigingsdekking tot het niveau dat normaal gesproken door de internationale groep van P&I Clubs wordt aangeboden (momenteel een minimum van US\$ 1 miljard) en een romp & machines-verzekering zal hebben.

23.2 De Eigenaren zullen de Bevrachters op verzoek van de Bevrachters bewijzen van verzekering leveren.

24. PREVENTIE VAN OLIEVERTREINIGING

24.1 De eigenaren verbinden zich tot het onderbrengen van het schip in de P&I-Club die vermeld wordt in het EBIS-rapport zoals dat laatstelijk door of namens de Eigenaren afgerond is en dat dit zo zal blijven tenzij de Eigenaren de Bevrachters vooraf schriftelijk in kennis hebben gesteld van hun voornemen om dit te wijzigen. De eigenaren garanderen echter dat het Schip alleen ondergebracht wordt bij een P&I-Club binnen de internationale groep van P&I Clubs.

24.2 In deze clause 24 hebben de termen "olie", "bedreiging" en "schade door vervuiling" dezelfde betekenis die ze in het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie 1969, of in elk protocol daarbij hebben. Wanneer olie ontsnapt of geloosd wordt van een Schip en dit schade door vervuiling veroorzaakt of dreigt te veroorzaken, of wanneer olie

dreigt te ontsnappen of geloosd te worden (d.w.z. er bestaat een ernstig en acuut gevaar van ontsnapping of lozing van olie die, als het gebeurt, een serieus risico op schade door vervuiling zou opleveren, of de ontsnapping of lozing nu vervolgens daadwerkelijk gebeurt of niet), zijn de Bevrachters na kennisgeving aan de Eigenaren gerechtigd (maar niet verplicht) een of meer vertegenwoordigers van de Bevrachters aan boord van het Schip te plaatsen en/of deze aanwezig te laten zijn op de plaats van het incident, om de maatregelen te monitoren die door de Eigenaar en of nationale of lokale autoriteiten of hun respectievelijke dienstverleners, agenten of opdrachtnemers genomen worden, om schade door vervuiling te voorkomen of te minimaliseren en naar eigen goeddunken van de Bevrachter advies te geven, apparatuur of mankracht ter beschikking te stellen of vergelijkbare maatregelen te treffen, voor rekening en risico van de Bevrachters, zoals dat toegestaan is op grond van de toepasselijke wetgeving en voor zover de Bevrachters menen dat deze redelijkerwijs noodzakelijk zijn om deze schade door vervuiling te voorkomen of te minimaliseren, of om het gevaar van ontsnappen of lozen van olie op te heffen.

24.3 De bepalingen van deze clause laten onverlet alle andere rechten en/of verplichtingen van de Bevrachters of de Eigenaars, of deze nu uit hoofde van deze Charterpartij ontstaan of vanuit toepasselijke wetgeving of vanuit enige internationale conventie.

25. PERSOONLIJK EN VERTROUWELIJK

25.1 De Eigenaren verbinden zich en zullen ervoor zorgen dat hun medewerkers, dienstverleners en vertegenwoordigers alle informatie met betrekking tot of voortvloeiend uit deze Charterpartij of welke andere informatie dan ook die door de Bevrachters aan de Eigenaars is gegeven in verband met deze Charterpartij met betrekking tot de zaken van de Bevrachters of met hen verbonden partijen, partners en klanten geheim zullen houden en niet bekend zullen maken of zullen publiceren, tenzij deze al in het publieke domein is, het wettelijk vereist is om deze bekend te maken of men al rechtmatig in het bezit van die informatie was.

26. ONDERVERHUUR

De Bevrachters en de Eigenaren mogen het Schip in onderhuur te geven onverlet de respectievelijke rechten en verplichtingen van elke partij uit hoofde van deze Charterpartij.

27. VASTLEGGING

Tenzij de Eigenaars of de Bevrachters hier specifiek om vragen zal geen formele Charterpartij worden opgesteld en ondertekend. De voorwaarden van deze Charterpartij zullen door de Eigenaars in een samenvattende e-mail ("Nominatiemail Schip") naar de Bevrachters worden gezonden.

27.2 Als een van de partijen wenst dat een formele Charterpartij opgesteld en ondertekend wordt dan zullen de Eigenaars een Charterpartij opstellen in het formaat van deze Charterpartij, zoals gewijzigd door de Nominatiemail Schip, met de datum van de Nominatie van het Schip en zullen zij deze door zowel de Eigenaars als de Bevrachters laten ondertekenen.

28. TOEPASSELIJK RECHT EN RECHTSMACHT

28.1 Bij de opzet, geldigheid en uitvoering van deze Charterpartij is het geldende recht van toepassing van het land waar de Eigenaar gevestigd is.

Eventuele geschillen die uit of in verband met deze overeenkomst ontstaan zullen definitief beslecht worden voor de rechtbank die de Eigenaren kiezen,

of,

met wederzijds goedvinden van de partijen kan elk geschil dat uit of in verband met deze Overeenkomst ontstaat ook definitief beslecht worden naar het CEPANI-arbitragereglement door één of meerdere arbiters die overeenkomstig die regels aangewezen zijn.

Als hiervoor wordt gekozen dan is de plaats van arbitrage Antwerpen.

De arbitrage zal in de Engelse taal worden gevoerd.

28.2 Algemene voorwaarden van verscheping en transport van de afzonderlijke contractpartijen zijn niet van toepassing, tenzij anders is overeengekomen.

Ten blijke waarvan de partijen deze Charterpartij tot stand hebben gebracht met ingang van de hierboven vermelde datum

.....
voor en namens de EIGENAREN

.....
voor en namens de BEVRACHTERS

29. DEFINITIES

In de Overeenkomst (zoals hierna gedefinieerd) wordt, tenzij de context anders vereist, verstaan onder:

In de onderhavige Algemene bevrachtingsvoorwaarden wordt verstaan onder:

ADN: de meest recente toepasselijke versie van de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN).

AIS-TRANSMISSIEAPPARATUUR: een Automatisch Identificatie Systeem, d.w.z. een transponder die automatisch positie-informatie over het schip kan leveren aan andere schepen en kustautoriteiten. De AIS-transmissieapparatuur levert met name informatie over de identiteit, positie, koers, snelheid, navigatiestatus en andere veiligheidsgerelateerde informatie.

ADA: de Afgesproken Datum van Aankomst bij de eerste laadhaven van de reis of bij de afgesproken uitwijkplaats. Voor het berekenen van het overliggeld (maar niet uitsluitend daarvoor) is de ADA bindend.

ADP: de afgesproken uitwijkplaats (Agreed Deviation Point)

AANKOMSTTIJD: de datum en tijd waarop het schip NOR uitgeeft of op andere wijze kenbaar maakt dat het aangekomen is en in alle opzichten gereed is voor het laden of lossen bij respectievelijk de afgesproken laad- en losterminal(s) zoals vastgelegd op het timesheet van de Terminal(s) of in een UAB-aankondiging.

SCHIP: binnenschip; een gemotoriseerd schip of een duweenheid of een koppverband in havengebieden en beschutte wateren, dat/die niet als zeeschip geclassificeerd is.

CDNI: de meest recente toepasselijke versie van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart.

MET: Midden-Europese tijd (CET / Central European Time, UTC+1)

BEVRACHTER: de partij die een vervoersovereenkomst sluit met de Eigenaar voor het vervoeren van goederen per binnenschip.

CMNI: het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren zoals dit op 22 juni 2001 tijdens de Diplomatieke Conferentie goedgekeurd is.

OVERLIGGELD: een vergoeding voor het gebruik van het schip, die verschuldigd is als het Schip de toegestane ligtijd zoals die in de vervoersovereenkomst afgesproken is, overschrijdt (demurrage).

DWT: draagvermogen in ton (Dead Weight Tonnage) Dit is een maat voor de hoeveelheid gewicht die een schip volgens het scheepscertificaat veilig kan dragen, inclusief de stores en de bunkers.

EBIS: het Europese Binnenvaart Inspectie Systeem.

EFFICIËNT GESTRIPT: gestript conform de CDNI-regelgeving.

ETA: de geschatte tijd en datum van aankomst (Estimated Time of Arrival) bij elke aanloopterminal zoals omschreven in de clausule "Geschatte aankomsttijd".

GASVRIJ: Een tank, compartiment of container is gasvrij als voldoende zuurstof ingevoerd is om het gehalte ontvlambaar, giftig of inert gas te verlagen tot minder dan 10%, zodat zonder dampretourleiding geladen kan worden. Wanneer de bevrachter echter om "gasvrij" vraagt voor het inspecteren van de tanks, dan betekent dit dat ze volledig gasvrij moeten zijn om een veilige inspectie mogelijk te maken.

GASVRIJ-CERTIFICAAT: een certificaat dat wordt uitgegeven door een bevoegde Verantwoordelijke en waarin bevestigd wordt dat, op het moment dat dit getest werd, een tank, compartiment of container voor het beoogde doel gasvrij was.

AVERIJ-GROSSE: opofferingen en verbruik waartoe in buitengewone omstandigheden redelijkerwijs besloten wordt met het doel het schip en zijn lading voor een gemeenschappelijk gevaar te behoeden.

VERWARMINGSINSTRUCTIES: o.a. de temperatuur bij ontvangst van de lading, de temperatuur die tijdens de reis aangehouden moet worden en de vereiste lostemperatuur van de lading in de verschillende tanks, de maximum- en minimumtemperatuur die op elk moment aangehouden moet worden en andere noodzakelijke eisen die benoemd moeten worden. Bij nominatie leveren de Bevrachters de verwarmingsinstructies schriftelijk aan de Eigenaars. Alle tijd die verloren gaat doordat de bevrachter niet in staat is om nauwkeurige verwarmingsinstructies te leveren wordt gerekend als gebruikte ligtijd en/of overligtijd, als daar sprake van is.

ISGINTT: Internationale veiligheidsrichtlijnen voor binnentankschepen en terminals (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals)

IVR Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa.

LIGTIJD: de tijd waarbinnen de Bevrachter de lading in de laadhaven(s) en loshaven(s) zonder kosten mag laden dan wel lossen, zoals afgesproken in de Vervoersovereenkomst. In het geval dat de Bevrachter en de Eigenaar hebben afgesproken dat voorafgaand aan de reis wordt schoongemaakt, ontgast en

geïnterpreteerd, zijn ook de bepalingen van clause 15.3 van toepassing. In dit geval moet de eerste Laadterminal door de receptie van de voorziening gewijzigd worden.

LAADDOCUMENT: elk document, zoals een ontvangstbewijs, leveringsbewijs of vervoersdocument, dat conform goedgekeurde branchestandaarden is uitgegeven en voldoet aan de ADN, en dat gebruikt wordt om de datum/tijd, de hoeveelheid en andere bijzonderheden van ontvangst of levering op grond van deze Charterpartij aan te tonen.

MARPOL: het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, zoals van tijd tot tijd gewijzigd.

MSDS: een document dat een substantie en alle bestanddelen daarvan benoemt (Material Safety Data Sheet). Het voorziet de ontvanger van alle informatie die hij nodig heeft om veilig met de substantie om te kunnen gaan. Het formaat en de inhoud van een MSDS voor MARPOL Annex I cargoes and Marine Fuel Oils zijn voorgeschreven in IMO-resolutie MSC.150 (77).

NOMINATIE: een schriftelijke bevestiging van de eigenaar van een schip aan de bevrachter waarin het uitvoerende schip voor de aangevraagde reis bevestigd wordt, voorzien van alle technische en commerciële informatie conform deel 1

NOMINATIETERMIJN: de minimale aankondigingstermijn die vereist is tussen de ADA en de ontvangst van de Nominatie door de Bevrachters zoals vereist in clause 5 en benoemd in onderdeel K van deel 1

Hieronder volgen enkele voorbeelden van de wijze waarop "48 uur op werkdagen" geïnterpreteerd wordt:

Nominaties die op maandag om 09:00 uur zijn ontvangen, gelden vanaf woensdag om 09:00 uur.

Nominaties die op dinsdag om 09:00 uur zijn ontvangen, gelden vanaf donderdag om 09:00 uur.

Nominaties die op woensdag om 09:00 uur zijn ontvangen, gelden vanaf vrijdag om 09:00 uur.

Nominaties die op donderdag om 09:00 uur zijn ontvangen, gelden vanaf maandag om 09:00 uur.

Nominaties die op vrijdag om 09:00 uur zijn ontvangen, gelden vanaf dinsdag om 09:00 uur.

NOR: een geldige Notion of Readiness (mededeling van gereedheid) door de gezagvoerder van het Schip aan de Terminal voor, naar gelang de situatie, het laden of lossen. De NOR mag op elk moment worden uitgegeven.

EIGENAREN: – in dit document de partij die als exploitant / juridisch eigenaars / procuratiehouders van het Schip een overeenkomst aangaat met de Bevrachter.

P&I CLUB: (Protection and Indemnity Club) is een onderlinge verzekeringsmaatschappij waarbij Eigenaren en Bevrachters aansprakelijkheid jegens

derden met betrekking tot het gebruik en de exploitatie van commerciële Schepen, zoals verontreiniging of schade aan het Schip door het vervoerde product.

HAVEN: elke terminal, ligplaats, dok, ankerplaats voor het laden of lossen, afmeerschip of lichter, of welke andere plaats dan ook, zoals de context vereist, waar een binnenschip kan afmeren of dokken.

PRODUCT: geheel of gedeeltelijk geraffineerde aardolieproducten of biobrandstof van de klasse die gespecificeerd is in de Bijzondere bepalingen (waaronder, waar van toepassing, lpg).

KORTE-TERMIJN-NOMINATIE: een nominatie die niet overeenkomt met een nominatie zoals beschreven in clause 5.2.1.

SLOPS: een mengsel van ladingresten en waswater, roest of slib, dat geschikt of ongeschikt is om te pompen.

TAT: theoretische aankomsttijd.

TBN: To Be Nominated (nog te nomineren).

TERMINAL: een plaats waar binnenschepen kunnen aanleggen of afmeren om lading aardolie te laden of te lossen.

TERMINALVERTEGENWOORDIGER: een persoon die door de terminal aangewezen is om verantwoordelijkheid te nemen voor een opdracht of een taak.

TIMESHEET: een document waarin alle relevante tijden van gebeurtenissen worden vastgelegd vanaf de aankomst tot aan het vertrek van het schip bij de laad- of losterminal. Dit document moet door de terminal ondertekend worden en de eigenaar van het schip moet een letter of protest afgeven als dat niet gebeurt. Elektronische handtekeningen worden geaccepteerd. (LEAP Timesheet wordt bijvoorbeeld aanbevolen).

VERVOERSDOCUMENT: elk document dat wordt verstrekt tussen de producteigenaar (of diens vertegenwoordiger) en de Bevrachter (of diens vertegenwoordiger) en dat informatie bevat over elk gevaarlijk product dat vervoerd wordt en bijzonderheden over de consignant en de geconsigneerde, en aan alle eisen van de ADN 5.4.1.1 voldoet.

BTW: belasting over de toegevoegde waarde (omzetbelasting).

WERKDAG: een dag waarop het kantoor van de Eigenaren, bij het zenden van een relevant bericht, normaal gesproken geopend is en zaken doet.

WERKTIJDEN: van 09:00 uur MET tot 17:00 uur MET.

