

# ALGEMEENE VOORWAARDEN

ter Handelsplaats ANTWERPEN voor het

## Bevrachten, Laden en Lossen van BINNENVAARTSCHEPEN

Gedeponeerd ter Koophandelskamer en van kracht sinds 17 Januari 1906

### Voor de Bevrachting en hare vernietiging.

ART. 1. — De bevrachting wordt bestatigd bij overeenkomst door beide partijen onderteekend. Zij is gesloten onder de aanhangige algemeene voorwaarden, voorbehoudens afwijkende bepalingen.

De bevrachting kommissie bedraagt 5 ten honderd.

ART. 2. — De bevrachting wordt van rechtswege vernietigd, bij kennisgeving aan den schipper binnen de 24 uren :

a) Indien de verzekeraar der lading het schip weigert ;

b) Indien het schip zich niet tijdig en ladensgereed bevindt ter aangeduide plaats.

In dit laatste geval zijn de gerezen kosten eveneens als het verschil van vracht ten laste van den te kort blijvende schipper.

c) In geval van verlaten der koopwaar wegens avarië beschadiging of niet gelijkvormigheid.

In dit geval zal den schipper vergoed worden per dag en per ton volgens schema (art. 18), met minimum van een derde der vracht.

d) In geval van zware avarië aan het bevrachte schip, onder voorbehoud van alle rechten tegen derde personen.

Indien de vernietiging niet is beteekend binst den bepaalden tijd, zal de schipper recht hebben op de vergoeding voorzien in art. 18, met minimum van een derde van den vrachtprijs.

ART. 3. — De ligdagen tellen van den dag na de bevrachting. Zon- en feestdagen uitgezonderd, tenzij de lading dienzelfden dag is begonnen.

ART. 4. — Het schip, bevracht om te varen, zal zonder kosten ter beschikking van den lader geplaatst worden, ter plaatse door dezen aangeduid.

Indien het schip daarna moet verhalen, zijn de verhaalkosten ten laste van den lader.

Indien de bevrachting luidt om te laden van meer dan een aangeduid vaartuig, zal den schipper zonder kosten aan ieder vaartuig eenmaal moeten aanleggen.

ART. 5. — Het stouwen der goederen is ten laste van den schipper uitgezonderd diegenen gemeld in het laatste § van dit artikel voor zooveel de lading maar met eene ploeg geschiedt, wordt er met meer dan eene ploeg geladen, zoo moet de lader op zijne kosten de noodige manschappen leveren tot stouwen der koopwaren door de meerdere ploegen gehandteerd. Indien de lading uit stukgoederen bestaat zal de schipper van alle goederen, behalve losse het recht hebben voor elke boventallige ploeg eenen teller aan te stellen ten koste der lading.

De hoeveelheid goederen dagelijks door den schipper te stouwen is onbegrensd, voor zooveel de lading door eene enkele ploeg geschiedt.

Zijn niet door den schipper te stouwen, de volgende goederen : kolen, pitch, ertsen, lood in slakken, geutijzer, ijzeren liggers, riggels, balken, hout, stuk- en zakgoed.

ART. 6. — Voor de volle stortladingen, granen, zaden drooge groenten en andere, zal de lader aan den schipper op 't einde der lading; het gewicht opgeven bestatigd door gezworen of vrije wegers, volgens gebruik der haven. Deze opname zal dienen tot opmaken der vervoerbrieven.

ART. 7. — Alvorens vervoerbrieven te teekenen of aan te nemen, mag de schipper de overlegging eischen van het tellen, meten en wegen.

ART. 8. — Alle beteekening of protest zal gedaan worden aan de firma in de bevrachtingsovereenkomst vermeld, of aan den bevrachter, indien deze overeenkomst er geene meldt.

ART. 9. — Verandering van bestemming geeft aanleiding tot nieuwe overeenkomst tusschen de kontrakteerende partijen. In geval van betwisting zal artikel 18 toepasselijk zijn.

ART. 10. — De schipper die geene huisvesting in Antwerpen heeft opgegeven is van rechtswege gehuisvest in den handelszetel van den bevrachter door wiens bemiddeling het schip bevracht is.

ART. 11. — Alle mededeelingen zullen geschieden bij aanbevolen brief of per gewone brief afgegeven in bijzijn van twee getuigen.

### Van de bevrachting in verblijf

ART. 12. — Indien het schip zich ter aangeduide plaats bevindt voor de lading, beginnen de verblijfdagen te tellen den dag na de bevrachting, ten zij dien zelfden dag geladen is.

De verblijfdagen eindigen den dag der lossing. Elke begonnen dag geldt als volle dag.

Het verblijf op stroom of reede voor het schip komende uit de dokken begint te loopen den dag zijns uitgangs der dokken en eindigt den dag zijns wederingsangs.

De dag begint en eindigt te middernacht.

ART. 13. — Geene vergoeding kan geeischt worden voor het omwerken der koopwaren in het schip.

ART. 14. — Bij waarborg van verblijftijd heeft de lader het recht het schip te lossen, aanvullen en bijladen, tot verstrijk van de gewaarborgde tijd.

De verhalingskosten om de eerste ladingsplaats te bereiken zijn ten laste van den schipper. De verdere verhalingskosten zijn ten laste van den lader, a rato van 5 frank per verplaatsing van dok tot dok of van den ouden naar den nieuwen doorsteek.

ART. 15. — Na een verblijf van 60 dagen en mits voorbericht van 15 dagen, heeft den schipper altoos het recht het lossen van het schip te eischen. Het voorbericht zal aan den tusschengeplaatste bevrachter beteekend worden, alsook aan den eigenaar der koopwaar, indien dezes naam gemeld is in de overeenkomst en voor zooveel hij in Antwerpen handelshuisvesting heeft. Indien de lossing op gemeld tijdstip niet geeindigd is heeft hij het recht op toepassing van art. 18 (vergoeding wegens overtijd).

ART. 16. — De volledige afrekening wegens verblijf moet geschieden tusschen de schipper en de bevrachter binst de 48 uren na het lossen.

Zoo dezen tijd overschreden wordt, zijn de bijvoegelijke dagen te vergoeden aan den schipper tot den dag der betaling.

ART. 17. — Het stouwen der lading is voor rekening der koopwaar en de lading moet geschieden zoo spoedig als de lader zal eischen.



## Lade- en Lostijd, overtijd

ART. 18. — De tijdruimte voor laden en lossen alsook de vergoedingen wegens overtijd zijn vastgesteld als volgt :

### Belgische en Fransch-Belgische binnenvaart.

Tonnemaat	Laad- of lostijd	Vergoeding per dag
Van 25 tot 40 tonnen	1 dag.	fr. 7.—
41 tot 80 t.	2 dagen.	" 9.—
81 " 120 "	3 "	" 11.—
120 " 160 "	4 "	" 13.—
161 " 200 "	5 "	" 15.—
201 " 240 "	6 "	" 16.—
241 " 280 "	7 "	" 17.—
281 " 320 "	8 "	" 18.—
321 " 400 "	9 "	" 19.—

Boven de 400 ton een dag voor elke 60 ton meer en 6 centiemen per dag en per ton boven de 400 ton. Bovenstaande tarief is toepasselijk op al de schepen van de Belgische en Fransche vaart.

### Belgische-Nederlandsche en Belgische-Rijnsche binnenvaart

De voorschriften voor de binnenvaart zijn ook toepasselijk op de Rijnvaart, uitgezonderd art 18, hetgeen vervangen wordt door de volgende tabel :

Tonnemaat	Laad- of lostijd	Vergoeding per dag
Tot 25 ton	1 dag	fr. 8.—
26 tot 75 t.	2 dagen.	" 12.—
76 " 100 "	3 "	" 13.—
101 " 140 "	4 "	" 18.—
141 " 200 "	5 "	" 21.—
201 " 250 "	6 "	" 24.—
251 " 300 "	7 "	" 27.—
301 " 375 "	8 "	" 30.—
376 " 450 "	9 "	" 33.—
451 " 525 "	10 "	" 36.—
526 " 600 "	11 "	" 39.—
601 " 700 "	12 "	" 45.—
701 " 800 "	13 "	" 51.—
801 " 900 "	14 "	" 57.—
901 " 1000 "	15 "	" 63.—
1001 " 1100 "	16 "	" 69.—
1101 " 1200 "	17 "	" 75.—

Boven de 1200 een dag voor elke 100 meer en 7 centiemen per dag en per ton boven de 1200 ton.

De laad- en lostijd wordt vastgesteld volgens het geladen kwantum, en het liggeld volgens de tonnemaat vermeld op den meetbrief dienend tot het betalen der dok- en vaarrechtj.

## Rechten en Plichten

ART. 19. — De schipper is gehouden 's nachts te werken. Deswegen heeft hij recht, buiten de uren van het Tolwezen

op : eenen halven dag tot middernacht, en eenen vollen dag voor werk na middernacht.

ART. 20. — Bij bevrachting om te varen, is de schipper gehouden te laden en te lossen op reede (Austruweel inbegrepen).

ART. 21. — De schipper mag de lading van zijn schip niet aanvullen zonder toestemming van den eersten bevrachter.

ART. 22. — Het woord circa beduidt 2 1/2 ten honderd min of meer, naarmate de ruimte van het schip toelaat.

ART. 23. — De vervoerbrieven worden den schipper afgeleverd ten laatste 24 uren na het eindigen der lading, Zon- en Feestdagen uitgezonderd. Na deze tijdruimte, kan de schipper overtijd eischen, maar niet de reis beginnen zonder de vervoerbrieven te hebben ontvangen en afgeteekend. Indien de lading uit meervoudige loten bestaat, is de schipper gehouden de vervoerbrieven te teekenen onmiddelijk na het eindigen der lading van ieder lot.

De schipper is gehouden de vervoerorkonden te teekenen ten kantoore van den bevrachter en terzelfdertijd de bevrachtingskommissie te betalen.

ART. 24. — De aflevering der stukgoederen zal geschieden tegen afgifte van ontvangstbewijs den schipper ter hand gesteld bij iedere eischging.

ART. 25. — Voor de stortgoederen is een reisverlies toegestaan van een 1/2 ten honderd, en voor de haver 1 ten honderd.

ART. 26. — De vervoerder is niet verantwoordelijk in geen welkdanig geval van heikracht, noch voor de gevaren van stroomen en rivieren, diefstal of plundering door gewapende lieden, verliezen of beschadiging veroorzaakt door knaagdieren, ongediert, door eigen gebrek der koopwaar, uitlekking roest, braak van koopwaren ingepakt in kisten of pakken, uitwaseming, noch voor de ontvlambare koopwaren en de ontplofbare stoffen. Deze twee laatste soorten moeten bijzonderlijk en schriftelijk bekend gemaakt worden aan den schipper bij de bevrachting.

ART. 27. — De verantwoordelijkheid van den schipper eindigt op het oogenblik van het verlaten der goederen van het schip.

ART. 28. — Een verschot op de vracht is eischbaar maar niet boven het derde van haar bedrag.

Indien de bevrachter ondernemer is van vervoer, is de schipper gehouden het verschil der vracht als voorschot te laten inschrijven op zijnen vervoerbrief en zal den bevrachter gehouden zijn het voorschot den schipper toekomende met dit verschil te vermeerderen.

ART. 29. — Bij overneming van een schip bevracht in verblijf, en of, om te varen heeft de schipper zich te gedragen naar de mededeeling des bevrachters van den overnemer, en de eerste bevrachter zal enkelijk recht hebben tot commissie op het verblijf tot het oogenblik der overneming.

ART. 30. — Mits de hooger gemelde voorbehoudingen is de schipper verantwoordelijk voor de goede aflevering der koopwaren, uitgenomen het geval van bevrachting in verblijf.

ART. 31. — Alle betwisting over de uitvoering der bevrachtingsovereenkomst zal beslist worden door de scheidsmannen voor het scheidsgerecht voor de binnenvaart, te Antwerpen gevestigd, in eersten aanleg.



# Kaiserl. Gouvernement Antwerpen

Hafenkommandantur

Antwerpen, den 14. Dezbr. 1916.

**Sorgfältig aufbewahren!**  
**Zorgvuldig te bewaren!**  
**A conserver soigneusement!**

## FAHRTSCHEIN Nr. 42709.

für die Strecke von Antwerpen über \_\_\_\_\_ nach Holland Rotterdam

für das deutsche Schiff Rotterdam Tonnengehalt 363  
 für den holl. Schlepper \_\_\_\_\_ Deutscher Schiffsbrief Nr. 4

beladen mit 340 L. Meinen

laut Manifest Nr. \_\_\_\_\_

Führer: Jan de Blasey aus Hardinerveld

geboren am 24. 2. 1886. Staatsangehörigkeit \_\_\_\_\_

Gültig bis zum 16. 12. 1916 vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs.

### Besatzung:

**In anlegen und melden.**

Nr.	Vor- und Zuname	Staatsangehörigkeit	Alter	Bemerkungen
1	<u>Führer</u>	<u>Holl.</u>	<u>30.</u>	<u>Lizenz Reisekapitän</u>
2	<u>Jan Leentje geb. Vogel</u>	<u>'</u>	<u>28.</u>	<u>L. d. B. gewinn 154.</u>
3	<u>Jan Koster</u>			
4				
9				
10				<u>Fünf Personen</u>

Abgemeldet  
Antwerpen

Verschluss deutsche Plomben  
holl.

Wimpel Nr. \_\_\_\_\_

Gebühren: Mark Haar  
 für 3 km. bezahlt.

Geprüft Ladung \_\_\_\_\_  
 „ Schiff \_\_\_\_\_  
 „ Besatzung \_\_\_\_\_

Antw. 16. 12. 16. Heerenstr. 17

## Kaiserl. Gouvernement Antwerpen Hafenkommandantur



A. B.  
Hauptmann  
Kapitänleutnant

**Bemerkung:** Jede Person der Besatzung muss im Besitze eines Personalausweises mit ihrem Bilde neuester Gestellung sein und, falls sie im meldepflichtigen Alter steht, eine Meldekarte mit eingetragenem Überwachungsvermerk mit sich führen.

H. K.

Wenden.



Es ist bei der **Hafenkommandantur Antwerpen** Sicherheit geleistet worden.

a) Für die Rückkehr des Schiffes \_\_\_\_\_ bis zum \_\_\_\_\_ 1916.

Gemäss Muster Anlage 4 Nr. \_\_\_\_\_ in Höhe von M. \_\_\_\_\_

b) Für die Rückkehr der Schiffer bis zum \_\_\_\_\_ 1916.

1. \_\_\_\_\_ gemäss Muster Anlage 5 Nr. \_\_\_\_\_ in Höhe von M. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_ " " 5 " " " " " " \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_ " " 5 " " " " " " \_\_\_\_\_

c) Für die Ankunft der Ladung \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ im Gebiet des Deutschen Reiches

bis zum \_\_\_\_\_ 1916. Gemäss Muster Anlage 6 Nr. \_\_\_\_\_ in Höhe von M. \_\_\_\_\_

Gesamtsumme der geleisteten Sicherheiten . . . . . M. \_\_\_\_\_

**Kaiserl. Gouvernement Antwerpen**  
**Hafenkommandantur**

A. B.

**Kontrollvermerk :**

Konsularisches u. s. w. Visum, wenn bei  
Auslandsfahrten Belgier an Bord sind.

Bescheinigungen betr. der zu erledigenden  
Sicherheitsleistungen :

**Freigabeerklärung :**

Hafen \_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 191

Schiff \_\_\_\_\_ ) von Holland  
Schiffer \_\_\_\_\_ ) kommend, im  
Ladung \_\_\_\_\_ ) Bereich de  
eingetroffen.

Gegen die Freigabe der Sicherleistung für :  
das Schiff \_\_\_\_\_  
den Schiffer \_\_\_\_\_  
den Schiffer \_\_\_\_\_  
die Ladung \_\_\_\_\_  
bestehen hier keine Bedenken.

Hauptmann  
Kapitänleutnant.

Schiff revisiert

Grenzüberwachungsstelle

Liefkenshoek

16/12/16

Auz - Müller

Schiff revisiert

Grenzüberwachungsstelle

Liefkenshoek