

ALGEMENE NEDERLANDSE CARGADOORSVOORWAARDEN

VERENIGING VAN ROTTERDAMSE CARGADOORS

VAKGROEP CARGADOORSBEDRIJVEN DER SCHEEPVAART VERENIGING NOORD

VERENIGING VAN NOORDNEDERLANDSE SCHEEPVAARTKANTOREN

VERENIGING VAN ZEEUWSE CARGADOORS

Gedeponeerd op 1 december 1992 ter Griffie van de Arrondissementsrechtbanken te Amsterdam, Dordrecht, Groningen, Leeuwarden, Middelburg en Rotterdam en de Kamers van Koophandel te Amsterdam, Dordrecht, Groningen, Leeuwarden, Middelburg, Rotterdam en Terneuzen.

INLEIDING EN TOELICHTING

Cargadoor is een tussenpersoon in het zeevervoer - en eventueel ander vervoer - die bedrijfsmatig diensten verleent aan zijn principaal, de vervoerder, door voor deze in één of meer havens of vervoersknooppunten waarin de vervoerder geen vestiging heeft, of om andere redenen deze taken aan de cargadoor overlaat, overeenkomsten te sluiten of bij het sluiten van overeenkomsten te bemiddelen. Dat sluit ook nauw aan bij de taak van de cargadoor zoals die zich historisch ontwikkeld heeft: reders hadden behoefte aan vertrouwde vertegenwoordigers, die in vreemde havens de scheepszaken zo konden behartigen als de principaal, indien aanwezig, dat zelf zou hebben gedaan. De taak van de cargadoor houdt vanzelfsprekend mede in het verlenen van allerlei hand- en spandiensten aan het schip van zijn principaal, kapitein en bemanning.

Uit de taak van de cargadoor vloeit voort dat hij de vervoerder ter plaatse vertegenwoordigt en diens volmacht heeft hem met betrekking tot alle plaatselijke scheeps- en vervoersaangelegenheden te binden. Zo kan de cargadoor voor zijn principaal loodsens, sleepboten, roeiers en vletterlieden bestellen, scheepsbenodigdheden en bunkers doen leveren, in- en uitklaringen regelen, ligplaatsen regelen, havengelden en andere rechten voldoen, het schip doen laden en lossen, de lading doen stuwen en sjarren, personeelszaken zoals het aflossen van bemanning regelen, lading ten vervoer aannemen, aan welke opsomming van voorbeelden nog talloze taken kunnen worden toegevoegd, waarbij natuurlijk steeds geldt dat de cargadoor een beperkter taakgebied heeft wanneer de overeenkomst met de principaal dit voorschrijft of met zich brengt.

Wie de principaal van de cargadoor is valt, in het bijzonder bij "wilde boten", niet altijd op eenvoudige wijze vast te stellen. Het ontvangen van een deugdelijke opdracht zal worden nagestreefd, maar onverwacht na een storm, mist, een ongeval of staking in een andere haven leveren binnenlopende schepen problemen op, zeker wanneer dat tijdens het weekeinde gebeurt. Ook buiten deze gevallen komen incidentele opdrachten dikwijls telefonisch of met een niet of niet-bindend getekende fax of telex binnen.

Ook behoren veel schepen toe aan een bepaalde rechtspersoon (een éénscheeps-maatschappij), die de exploitatie overlaat aan een andere rechtspersoon, de "managing owner", terwijl ook nog bevrachtingsovereenkomsten kunnen zijn gesloten.

In het laatste geval kan zich voordoen dat er meer dan één cargadoor optreedt: één voor de reder (owner) en één voor de bevrachter, die - soms als laatste in een keten bevrachters - de beschikking over de laadruimte heeft.

Het enige houvast dat de cargadoor in dit soort gevallen heeft is de scheepsnaam en het feit dat het schip dat de betreffende naam draagt ook inderdaad in de betreffende haven aankomt waarin een bekrachtiging van de opdracht kan worden gezien door degene die bevoegd is het schip te dirigeren en door de kapitein. Is de vordering van de cargadoor op het schip verhaalbaar, dan is het schip tevens een geschikt verhaalsobject.

Treedt de cargadoor op als agent van een geregelde lijn dan ligt dit alles vanzelfsprekend veel eenvoudiger. Er zal dan veelal een schriftelijk vastgelegde agentuurovereenkomst zijn die de verhouding tussen de cargadoor en diens principaal in detail regelt.

Het geval dat de cargadoor als bevrachtingsmakelaar optreedt is in tweeërlei opzicht specifiek: in de eerste plaats gaat het daarbij niet (noodzakelijkerwijs) om een schip of ander vervoermiddel dat zich t.z.t. ter plaatse waar de cargadoor zijn diensten verleent zal bevinden. In de tweede plaats treedt de cargadoor die daarbij voor de bevrachter bemiddelt niet voor de vervoerder op, maar voor de wederpartij bij een vervoersovereenkomst. E.e.a. staat evenwel niet in de weg aan - eventueel overeenkomstige - toepassing van deze algemene voorwaarden.

Nog een ander grensgebied van de werkingssfeer van deze algemene voorwaarden dient te worden onderkend. Het bedrijf dat de cargadoorsfunctie uitoefent kan ook, hetzij zelf, hetzij door middel van een moeder-, zuster- of dochterbedrijf andere dan cargadoorsdiensten verrichten zoals die van opslaghouders, stuwadoor enz. Het kan

zelfs uitermate praktisch zijn verschillende van deze in aard uiteenlopende dienstverleningen aan zeeschepen in min of meer dezelfde hand te houden. Toch is in deze gevallen nauwelijks van een grensprobleem sprake: die dienstverleningen onderscheiden zich van die van de cargadoor en worden beheerst door hun eigen contractuele voorwaarden inclusief de algemene voorwaarden van de betreffende branche zoals veemcondities, stuwadoorscondities enz. die daarop van toepassing zijn.

Moeilijker is de afgrenzing naar de expediteur. Niet zozeer wanneer de cargadoor of een moeder-, zuster- of dochterbedrijf, van een ladingbelanghebbende een opdracht tot (doen) vervoeren, aanleveren of afleveren van lading verkrijgt. Dat is immers duidelijk expediteurswerk met - anders dan de cargadoor - een niet-vervoerder als opdrachtgever. Ook deze overeenkomst zal door haar eigen voorwaarden, gewoonlijk de FENEX-condities, geregeerd worden.

De gang van zaken bij vervoer van stukgoed op "liner terms" levert echter geregeld vragen op. De zeevervoerder laadt en lost dan het schip of doet het schip door een stuwadoor laden of lossen. Maar bij deze condities is de zeevervoerder slechts gehouden vanaf resp. tot de scheepsrailing te laden resp. lossen. De afzender resp. de ontvanger moet aan de scheepsrailing aanleveren resp. in ontvangst nemen. Vanzelfsprekend is het niet doenlijk of althans nodeloos kostbaar om ter hoogte van de scheepsrailing de betreffende goederen door een andere kraan te doen overnemen. De kraan van de vervoerder of van diens stuwadoor zwaait het goed op resp. van de wal of in resp. uit een lichter. Het haven- en handelsgebruik heeft zich derhalve aldus gevestigd dat de vervoerder de gehele belading resp. lossing bewerkstelligt waar ook toe behoort het op instructie van de cargadoor overbrengen van de lading in een loods, maar de ladingbelanghebbende de kosten volgens het Havengoederentarief aan de cargadoor vergoedt, die op zijn beurt de stuwadoor betaalt. Ofschoon de verplichting van de ladingbelanghebbende tot betaling van dit aandeel voortvloeit uit (de voorwaarden van) de vervoersovereenkomst en de cargadoor op grond van zijn aanwijzing als zodanig inningsgerechtigd is m.b.t. deze betaling, is er in feite logischerwijs bij belading en lossing een intensief contact tussen de ladingbelanghebbende of diens expediteur en de cargadoor waarbij over en weer door afspraken te maken aan redelijke wensen wordt tegemoetgekomen. De aan zijn opdracht van de vervoerder ontleende taken van de cargadoor staan aldus naast die welke hij in het kader van die afspraken heeft.

Overeenkomstig het voorgaande is in artikel 1 van de voorwaarden toepasselijkheid van die voorwaarden bedongen voor alle denkbare cargadoorsdiensten, terwijl voor het geval expediteursdiensten worden verricht gekozen is voor medetoepasselijkheid van de betreffende expeditievoorwaarden, in de meeste gevallen de Nederlandse Expeditie-voorwaarden (algemene voorwaarden van de FENEX) gedeponeerd ter Griffie van de Arrondissementsrechtbanken te Amsterdam, Arnhem, Breda en Rotterdam op 2 maart 1992. Deze nieuwe FENEX-condities prevaleren volgens het bepaalde in artikel 5 over de nieuwe cargadoorsvoorwaarden in geval expeditiediensten zijn verricht in opdracht of ter waarneming van de belangen van een ladingbelanghebbende. Deze bepaling leidt tot een veel helderder onderscheid tussen de regimes toepasselijk op cargadoorsdiensten enerzijds en expediteursdiensten anderzijds. Gezien vanuit de gezichtshoek van de ladingbelanghebbende heeft hij over het algemeen slechts met één regime te maken, dat van de FENEX-condities. De eigenlijke cargadoorsdiensten zijn onderworpen aan het regime van de cargadoorscondities. Slechts een zeer beperkte categorie in het grensgebied kan nog tot onzekerheid leiden. Daarom is toepasselijkheid van beide condities bedongen, met prevalentie van de cargadoorscondities. Voor dit grensgebied geldt dat de verhouding met de ladingbelanghebbende voortvloeit uit de vervoersovereenkomst o.a. in het boven weergegeven geval van vervoer op "liner terms". In die gevallen ligt het accent ook op de vervoeraspecten zodat de prevalentie van de op zeevervoer gerichte cargadoorscondities voor de hand ligt. Bovendien is door de nieuwe tekst van de artikelen 1 en 5 van de cargadoorscondities en artikel 1 van de FENEX-condities het grensgebied zodanig verkleind dat het niet nodig lijkt daar te lang bij stil te staan, ook al omdat het regime van de cargadoorscondities enerzijds en de FENEX-condities anderzijds niet fundamenteel verschilt.

De nieuwe cargadoorscondities zijn aan de eisen van het op 1 januari 1992 van kracht geworden Nieuwe Burgerlijk Wetboek aangepast, waarbij aangetekend zij dat voor die branches die zich reeds van standaard condities bedienden - zoals voor de cargadoors het geval was - nog tot 1 januari 1993 de tijd was om de condities aan te passen. In de tussentijd bleven de bestaande condities hun gelding behouden.

Het Nieuwe Burgerlijk Wetboek heeft de mogelijkheden van een beroep op algemene voorwaarden beperkt. Die beperking is het sterkst wanneer de cargadoor met een consument handelt, een natuurlijk persoon, die niet handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf. Dat geval zal zich evenwel uiterst zelden voordoen: sommige consumenten zullen b.v. inboedelgoederen of een auto, zgn. "personal effects", willen verschepen. Zij zullen daartoe een vervoersovereenkomst met een zeevervoerder sluiten of via een expediteur doen sluiten. De zeevervoerder wordt wellicht door een cargadoor vertegenwoordigd, maar het is onwaarschijnlijk dat een rechtstreekse contractuele verhouding ontstaat tussen deze consument en de cargadoor.

In veel gevallen zal de cargadoor handelen met een buitenlandse principaal. Dan is de consumentenbescherming in het geheel niet van toepassing. In de overige gevallen geniet de wederpartij van de cargadoor eveneens slechts beperkte bescherming wanneer het een onderneming betreft die jaarcijfers publiceert of vijftig of meer

werknemers heeft. Het is duidelijk dat het in de dagelijkse praktijk van het cargadoorsbedrijf moeilijk zal zijn één en ander vast te stellen. Het telefonisch raadplegen van het Handelsregister is lang niet in alle gevallen doenlijk. Het aantal gevallen van verhoogde bescherming van de principaal van de cargadoor zal echter - zoveel is duidelijk - uiterst beperkt blijken te zijn. Aangezien het daarbij gaat om een in Nederland gevestigde principaal zal de cargadoor dan dikwijls nog een deelneming van de principaal zijn zodat de rechtsverhouding eerder door de concernverhouding dan door de cargadoorscondities wordt geregeld.

In de overgrote meerderheid van de gevallen zal de bescherming van de principaal van de cargadoor na de invoering van het NBW niet anders zijn dan voor die invoering: hij kan slecht betogen dat het beroep op één of meer der algemene voorwaarden strijdt met redelijkheid en billijkheid. Daarom bestond ook niet de noodzaak de cargadoorscondities op het punt van de uitsluiting en beperking van de aansprakelijkheid van de cargadoor sterk te wijzigen. De marktpartijen zijn met het aansprakelijkheidsregime vertrouwd geraakt. Dat sluit ook aan bij wat elders in het zeevervoer gebruikelijk is, al zijn er ook landen met een afwijkend aansprakelijkheidsregime van de cargadoor. De aansprakelijkheidsverzekeringen die de cargadoors en de zeevervoerders beschermen zijn ook op deze uitsluitingen en beperkingen gebaseerd. Het leek niet zinnig daarin te gaan ingrijpen ten behoeve van een uiterst beperkte restgroep van in Nederland gevestigde principalen die hun jaarcijfers niet publiceren en niet ten minste 50 werknemers hebben.

Met het oog op de redelijkheid en billijkheid van deze uitsluitingen en beperkingen valt ook op te merken dat de cargadoor een uiterst bescheiden vergoeding geniet voor hetgeen hij in de desbetreffende haven aan de diensten van de vervoerder en eventueel de ladingbelanghebbende toevoegt.

Dat kan een omstandigheid opleveren die de rechter beweegt een eventueel verschuldigde schadevergoeding te matigen. Daarom is die beperkte vergoeding tevens een argument voor de geldigheid van bedoelde uitsluitingen en beperkingen.

Van belang is ook dat, uitzonderingen daargelaten, met betrekking tot het zeevervoer twee groepen belanghebbenden doeltreffende verzekeringen hebben voor het geheel of vrijwel het geheel van de optredende risico's: de zeevervoerders met hun aansprakelijkheids-verzekeringen (meestal ondergebracht bij Protection and Indemnity Associations) en cascoverzekeringen en ladingbelanghebbenden met hun goederenpolissen. Door vergroting van de aansprakelijkheid van cargadoors en dergelijke tussenpersonen en de daaruit voortvloeiende noodzaak van deze personen zich tegen de aansprakelijkheidsrisico's ruimer te verzekeren zullen slechts de kosten enigszins stijgen, zonder dat daartegenover een overeenkomstige daling zal optreden van de premies van P and I verzekeringen en transportverzekeringen. Een geringe verschuiving van aansprakelijkheid van tussenpersonen in Nederland is daarop niet van invloed. Dienovereenkomstig is artikel 8 van de cargadoorscondities gehandhaafd, met dien verstande dat de verjarings- en vervaltermijnen aanzienlijk zijn verlengd in overeenstemming met artikel 21 van de nieuwe FENEX-condities. Wat de voorwaarden betreft die andere onderwerpen dan aansprakelijkheid regelen zijn, afgezien van redactiekwesties, hoofdzakelijk de navolgende wijzigingen te signaleren:

In artikel 12 is voor het geval van niet tijdige betaling de regeling van het 2e lid van artikel 18 van de nieuwe FENEX-condities overgenomen.

In artikel 27 is een meer bij de praktijk aansluitende regeling opgenomen met de bedoeling de cargadoor, die naar beste weten de puzzel betreffende de juiste naam van zijn principaal oplost, zoveel mogelijk te beschermen.

In artikel 30 is op het voetspoor van jurisprudentie van de hoogste Nederlandse rechter een meer bevredigende schadevergoedingsregeling opgenomen voor het geval van beëindiging van de tussen principaal en cargadoor bestaande langdurige overeenkomst.

ALGEMENE NEDERLANDSE CARGADOORSVOORWAARDEN

VERENIGING VAN ROTTERDAMSE CARGADOORS

VAKGROEP CARGADOORSBEDRIJVEN DER SCHEEPVAART VERENIGING NOORD

VERENIGING VAN NOORDNEDERLANDSE SCHEEPVAARTKANTOREN

VERENIGING VAN ZEEUWSE CARGADOORS

Gedeponeerd op 1 december 1992 ter Griffie van de Arrondissementsrechtbanken te Amsterdam, Dordrecht, Groningen, Leeuwarden, Middelburg en Rotterdam en de Kamers van Koophandel te Amsterdam, Dordrecht, Groningen, Leeuwarden, Middelburg, Rotterdam en Terneuzen.

1. Onder de diensten van de cargadoor, als bedoeld in deze bepalingen, wordt verstaan:
"Diensten verricht in een onderneming, die als bedrijf uitoefent het voor reders, vervoerders, tijdbevrachters of kapiteins van zeeschepen behandelen der scheepszaken, het afleveren der inkomende lading en het in ontvangst nemen der uitgaande lading, waaronder te begrijpen is alles dat door hem terzake van of voor het scheepsbedrijf in de ruimste zin des woords verricht moet worden met inbegrip van het optreden als douane-expediteur, alsmede het behandelen voor anderen, met name ontvangers en verschepers van lading, van alles dat daarmee verband houdt in enig opzicht, benevens het verlenen van bemiddeling bij het sluiten van overeenkomsten van bevrachting of vervoer, andere vervoersovereenkomsten, overeenkomsten m.b.t. het gebruik van containers en soortgelijke laadeenheden, verzekeringsovereenkomsten en overeenkomsten van koop en verkoop, al dan niet als makelaar, één en ander voor zover daarbij, direct of indirect, een zeeschip of ander vervoermiddel betrokken is."
2. De aanwijzing van resp. de opdracht aan een cargadoor, om als zodanig zijn diensten te verlenen aan enig schip, met inbegrip van opvarenden en lading, in een Nederlandse haven, machtigt de cargadoor om alle in het cargadoorsbedrijf gebruikelijke werkzaamheden en diensten te verrichten en al dan niet op eigen naam ten behoeve van zijn principaal overeenkomsten te sluiten zonder dat hij echter door de enkele aanwijzing of opdracht verplicht zal zijn om alle voorkomende werkzaamheden ten behoeve van dat schip, haar opvarenden en lading uit te voeren.
3. In geval bij enige overeenkomst van bevrachting tussen bevrachter en vervoerster is overeengekomen, dat de door de bevrachter aangewezen cargadoor als agent van het schip zal optreden, zullen de bevrachter en de vervoerster als principaal jegens de cargadoor hoofdelijk aansprakelijk zijn, op de voet van deze bepalingen.
4. Alle door de cargadoor afgegeven offertes worden beschouwd vrijblijvend te zijn, tenzij daarbij uitdrukkelijk het tegendeel wordt vermeld.
5. Op alle werkzaamheden door de cargadoor uitgevoerd, welke niet algemeen behoren tot de eigenlijke cargadoorswerkzaamheden (zoals stuwadoors-werkzaamheden, expeditie, exploitatie van opslagplaatsen, controle, enz.) zullen mede toepasselijk zijn de in de betreffende bedrijfstak gebruikelijke of door de organisatie van de bedrijfstak gedeponeerde en/of vastgestelde condities. In geval van tegenstrijdigheid tussen die condities en de onderhavige voorwaarden zullen die condities prevaleren, doch uitsluitend indien en voorzover die werkzaamheden in opdracht of ter waarneming van de belangen van een ladingbelanghebbende zijn verricht. In alle overige gevallen prevaleren de onderhavige voorwaarden.
6. De cargadoor zal bevoegd zijn om werkzaamheden, welke hij voor zijn principaal aan derden opdraagt te doen plaatsvinden, resp. zich bij de uitvoering van zijn taak te bedienen van zaken van derden, op de in de betreffende bedrijfstak gebruikelijke of door die derde zelve voor zijn bedrijf vastgestelde condities.
7. In alle gevallen waarin de cargadoor lading in ontvangst neemt ter verscheping, zal hij geacht worden deze tot deze door het schip zal zijn overgenomen onder zich te hebben en zijn diensten met betrekking tot deze goederen te verlenen met volmacht van de verscheper, tenzij de cargadoor vooraf bij de in ontvangstneming der goederen uitdrukkelijk heeft verklaard op te treden als vertegenwoordiger van de vervoerder.
In voormelde gevallen blijft de lading geheel voor rekening en risico van de verscheper en komen mitsdien alle onkosten, als liggelden en overliggelden op lichterruimte, staangeld van wagons, lossen van lichters en wagons, controle, wegen, kosten voor nachtarbeid of overwerk en dergelijke ten laste van de verscheper.
8. Voor schaden of verliezen, ontstaan door een niet of onjuist uitvoeren van de hem verleende opdracht, zal de cargadoor jegens de principaal slechts aansprakelijk zijn, indien laatstgenoemde bewijst, dat de betreffende schade of het verlies veroorzaakt is door opzet of grove schuld van de cargadoor of van personen waarvoor deze aansprakelijk is. De aansprakelijkheid van de cargadoor is echter beperkt tot

ten hoogste een bedrag, gelijkstaande aan de beloning welke de cargadoor voor de juiste uitvoering der betreffende opdracht zou toekomen. Nochtans zal de cargadoor in geen geval aansprakelijk zijn voor schade aan of verlies van goederen welke hem ter behandeling of ter bewaring zijn toevertrouwd. Iedere vordering tegen de cargadoor verjaart door het enkele verloop van 9 maanden en vervalt door het enkele verloop van 18 maanden, in beide gevallen te rekenen vanaf de laatste dag van de gebeurtenis die aanleiding tot de aansprakelijkheid was.

9. De cargadoor verleent zijn diensten tegen uitdrukkelijk overeengekomen vergoedingen, bij gebreke van dien volgens zijn gepubliceerde of aan de betreffende principaal geoffreerde tarieven. Voor eventuele bijzondere prestaties, ongewone, bijzonder tijdrovende of inspanning vereisende werkzaamheden kan echter een extra naar redelijkheid en billijkheid vast te stellen beloning in rekening worden gebracht, die bij gebreke van overeenstemming zal worden vastgesteld door arbitrage overeenkomstig de hiertoe door de Stichting Transport and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam (TAMARA) opgestelde procedure-regels.
10. De cargadoor kan zowel voor, tijdens, als na het vervullen van zijn opdracht zekerheid eisen voor de voldoening van hetgeen zijn principaal hem verschuldigd is. Hij is nimmer verplicht om voor zijn principaal enige betaling te doen, zolang hij daartoe niet de nodige zekerheid of fondsen ontvangen heeft. De cargadoor is gerechtigd om over de door hem gedane voorschotten de principaal 1% voorschotprovisie in rekening te brengen.
11. Hij zal gerechtigd zijn om de voor zijn principaal bestemde of van deze afkomstige zaken en gelden onder zich te houden totdat zekerheid voor de voldoening van het hem verschuldigde is gesteld. Alle zaken en gelden, welke hij van zijn principaal onder zich heeft, strekken tot onderpand voor alle vorderingen, welke de cargadoor uit welken hoofde dan ook op zijn principaal mocht hebben. De cargadoor is bevoegd het hem uit welken hoofde dan ook toekomende te verrekenen met gelden, welke hij aan de principaal schuldig is en om de tot onderpand strekkende zaken in het openbaar of met rechterlijke machtiging onderhands te verkopen, indien de principaal met het stellen van zekerheid of de voldoening van de vordering van de cargadoor meer dan 30 dagen na de verzending van een aanmaning bij aangetekende brief in gebreke is gebleven.
12. Op uitstaande vorderingen van de cargadoor zijn bij niet voldoening binnen 14 dagen na factuurdatum van dat ogenblik af de wettelijke interesten verschuldigd, zonder dat sommatie is vereist. Indien bij niet tijdige betaling tot incasso langs gerechtelijke of andere weg wordt overgegaan, wordt het bedrag der vordering verhoogd met 10% administratie-kosten, terwijl de gerechtelijke en buitengerechtelijke kosten ten laste van de schuldenaar komen tot het door de cargadoor betaalde of verschuldigde bedrag.
13. Alle kosten, verbonden aan het overmaken van gelden van of naar of ten behoeve van de principaal, zijn voor rekening van de principaal.
14. Indien het door de principaal aan de cargadoor verschuldigde in een vreemde valuta is uitgedrukt, zal de cargadoor te zijner keuze gerechtigd zijn voldoening te eisen, hetzij in het betreffende vreemde wettig betaalmiddel, hetzij in een prima bankcheque, hetzij in Nederlandse courant tegen de notering van De Nederlandsche Bank N.V., geldend op de dag, dat de opdracht werk verleend, dan wel de hoogste koers per dagtekening van zijn rekening, of de hoogste koers van de dag der betaling, ter keuze van de cargadoor.
15. De cargadoor is nimmer aansprakelijk voor enig koersverlies op bedragen, welke hij voor zijn principaal onder zich heeft, dan wel voor deze moet innen of betalen. Hij is gerechtigd om in vreemde valuta luidende vrachten en andere vorderingen welke hij voor zijn principaal moet innen of voldoen te aanvaarden, resp. te voldoen in Nederlands courant naar de notering van De Nederlandsche Bank N.V., geldend op de dag der betaling.
16. Alle inlichtingen en mededelingen, als bijv. omtrent havenfaciliteiten, despatch, kosten, het verloop van laden en lossen, aankomst en vertrek, stakingen enz. niets uitgezonderd, worden door de cargadoor naar beste weten en kunnen verstrekt, doch hij is voor de juistheid niet verantwoordelijk.
17. Het afroepen van lading tegen een bepaalde datum door de cargadoor geschiedt steeds onder voorbehoud van wijziging van die genoemde datum in verband met onvoorziene omstandigheden of veranderingen in het vaarplan.
18. De cargadoor is niet aansprakelijk voor de richtige inning van remboursen.
19. De verscheping van lading kan, zelfs nadat deze door de cargadoor is opgenomen, zonder opgave van redenen worden geweigerd.
20. In geval de cargadoor lading of andere zaken onder zich heeft zal hij gerechtigd zijn deze toestand te beëindigen door kennisgeving per telex, facsimilebericht of aangetekend schrijven aan het laatste hem bekende adres van zijn principaal. Indien niet binnen de in gemelde kennisgeving te stellen redelijke termijn over de betreffende lading of andere zaken is beschikt, is de cargadoor gerechtigd om deze naar eigen goeddunken op te slaan en deze met toepassing van het bepaalde in Boek 8 artikel 491 van het Burgerlijk Wetboek en artikel 632 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering met rechterlijke machtiging te doen verkopen. Van de door hem voorgenomen verkoop zal de cargadoor bij telex, facsimilebericht of aangetekend schrijven kennis geven aan het laatst bekende adres van zijn principaal. De cargadoor zal tevens gerechtigd zijn om het hem door de principaal verschuldigde bedrag te verrekenen met de opbrengst der goederen.
21. Het risico van vermindering van enig bericht of storing der berichtgeving ten gevolge van het gebruik van de post, radio, telefoon, telex, facsimileapparatuur en telegrafie en dergelijke is voor rekening van de

- principaal. Voor misverstanden ontstaan doordat een andere dan de Nederlandse taal is gebezigd, is de cargadoer niet verantwoordelijk.
22. De cargadoer is nimmer verplicht om voor zijn principaal tegenover derden garanties af te geven of zekerheid te stellen. Voor alle door hem in opdracht van de principaal gestelde garanties of borgtochten is de principaal hem een bij Nederlandse handelsbanken gebruikelijke commissie verschuldigd over het bedrag, waarvoor de cargadoer maximaal onder de door hem gestelde garantie of borgtocht kan worden aansprakelijk gesteld.
 23. De cargadoer zal niet gehouden zijn om te zorgen voor enige verzekering.
 24. De cargadoer staat niet in voor de richtige betaling van in Nederland uitstaande bedragen, indien het geven van krediet gebruikelijk of in het belang van een doeltreffende uitvoering van zijn taak is en de debiteur als solvent was te beschouwen, één en ander geheel te zijner beoordeling. Hij staat nimmer in voor de richtige betaling van in het buitenland uitstaande bedragen. Niettemin heeft de cargadoer van zijn principaal volmacht zowel in Nederland als in het buitenland uitstaande bedragen op eigen naam in te vorderen en daartoe processen aanhangig te maken.
 25. De cargadoer zal gerechtigd zijn om de lading af te leveren tegen een behoorlijke zekerheid, indien de ontvanger niet in het bezit is van cognosementen. Als behoorlijke zekerheid wordt onder meer aangemerkt een bankgarantie op het formulier als aanbevolen door de bovengenoemde Cargadoersvereniging van welke de betreffende cargadoer lid is.
 26. De principaal zal jegens de cargadoer aansprakelijk zijn voor alle verbintenissen, welke jegens de cargadoer aangegaan zijn door de kapitein van het schip, ten behoeve waarvan de cargadoer voor de principaal zijn diensten verleent en voor alle opdrachten, welke van de kapitein of van het kantoor van de principaal of van hun ondergeschikten afkomstig zijn, dan wel geschreven zijn op hun briefpapier, ook indien de kapitein, resp. degene, die in naam van de principaal de betreffende opdracht heeft verleend, zijn bevoegdheid heeft overschreden, tenzij de principaal bewijst dat de cargadoer met deze overschrijding bekend was dan wel deze op eenvoudige wijze tijdig en zonder onderzoek buitenslands had kunnen zijn vastgesteld.
 27. De cargadoer die de naam van zijn principaal noemt of door het gebruik van afkortingen of anderszins dan wel het noemen van de scheepsnaam voor kringen van belanghebbenden in de zeehandel voldoende identificeert, is niet uit eigen hoofde aansprakelijk voor de betaling van bestellingen of opdrachten, welke hij namens of voor zijn principaal bij derden heeft geplaatst. Elke betaling terzake van zodanige bestelling of opdracht door de cargadoer gedaan, zal gelden als een voorschot, dat te allen tijde kan worden teruggevorderd zolang de cargadoer het betreffende bedrag niet zelf van zijn principaal heeft ontvangen.
 28. De cargadoer is niet, in welk opzicht ook, aansprakelijk voor de gevolgen van oorlog, oorlogsgevaar, onlusten, enige werkstaking, slowdownstaking, uitsluiting, boycot, sabotage, overbelasting van enige haven e.d. welke van invloed zijn op de regelmatige uitoefening van zijn bedrijf. In geval lading of andere zaken niet kunnen worden afgeleverd in verband met één der in de vorige zin genoemde of andere overmacht vormende omstandigheden, zal de cargadoer desniettemin aanspraak behouden op vergoeding van loodshuur en/of opslagkosten tot aan het tijdstip van de aflevering, zulks overeenkomstig het toepasselijk tarief.
 29. De principaal zal de cargadoer vrijwaren in alle gevallen, waarin de cargadoer terzake van handelingen, welke hij voor de principaal verricht uit eigen hoofde tegenover derden aansprakelijk is, met inbegrip van enige hem opgelegde boete, met name ingeval de cargadoer is opgetreden als geadmitteerd douane-expediteur.
 30. Indien de overeenkomst tussen principaal en cargadoer het karakter heeft van een duurovereenkomst is, behoudens het geval van ernstige wanprestatie van de cargadoer, voor beëindiging door de principaal inachtneming van een, gelet op de omstandigheden van het geval, redelijke opzegtermijn vereist en heeft de cargadoer, wanneer inachtneming van die opzegtermijn en een eventuele goodwillvergoeding hem niet naar de eis van redelijkheid en billijkheid schadeloos stellen recht op een naar redelijkheid en billijkheid vast te stellen schadeloosstelling o.a. voor ten behoeve van de principaal gedane investeringen, verkoopkosten, reclamekosten, alsmede de extra kosten van afvloeiing van overtollig geworden personeel.
 31. Op de rechtsverhouding tussen principaal en cargadoer is Nederlands recht van toepassing en de vraag of de cargadoer enige rechtshandeling namens de principaal juist heeft uitgevoerd, zal eveneens beoordeeld worden volgens de in Nederland geldende opvattingen en naar Nederlands recht. Dwalingen van de cargadoer omtrent vreemd recht of buitenlandse toestanden kunnen hem niet worden aangerekend.
 32. Alle tussen principaal en cargadoer gerezen geschillen voortvloeiende uit de op basis van deze condities verrichte handelingen c.q. gesloten overeenkomsten zullen worden onderworpen aan arbitrage te Rotterdam of Amsterdam overeenkomstig het TAMARA-reglement, dat op aanvraag door de cargadoer wordt verstrekt.
Onverminderd het in de voorgaande alinea bepaalde staat het de cargadoer vrij vorderingen van opeisbare geldsommen waarvan de verschuldigdheid niet door de wederpartij binnen vier weken na factuurdatum schriftelijk is betwist voor te leggen aan de gewone rechter.
 33. Deze Algemene Voorwaarden zijn naar keuze in het Nederlands, Engels of Duits op eerste aanvraag verkrijgbaar bij bovengenoemde cargadoersorganisaties.

Bij verschil tussen de Nederlandse en de in enige andere taal gestelde tekst van deze Algemene Voorwaarden is de Nederlandse tekst doorslaggevend.

Bij wijziging van deze voorwaarden treden de nieuwe voorwaarden, mits tijdig en behoorlijk gedeponeerd, voor de tevoren geldende in de plaats zonder dat daartoe enige nadere rechtshandeling is vereist.

34. Deze bepalingen kunnen worden aangehaald als "Algemene Nederlandse Cargadoorsvoorwaarden".

GENERAL CONDITIONS AND RULES FOR DUTCH SHIPBROKERS AND AGENTS

ASSOCIATION OF ROTTERDAM SHIPBROKERS AND AGENTS
(VERENIGING VAN ROTTERDAMSE CARGADOORS)

SHIPPING ASSOCIATION NORTH SECTION SHIPBROKERS
(VAKGROEP CARGADOORSBEDRIJVEN DER SCHEEPVAART VERENIGING NOORD)

ASSOCIATION OF NORTH NETHERLANDS SHIPBROKERS
(VERENIGING VAN NOORDNEDERLANDSE SCHEEPVAARTKANTOREN)

VZC SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS ASSOCIATION
(VERENIGING VAN ZEEUWSE CARGADOORS)

Deposited on 1 December 1992 at the Registry of the District Court in Amsterdam, Dordrecht, Groningen, Leeuwarden, Middelburg and Rotterdam and the Chamber of Commerce in Amsterdam, Dordrecht, Groningen, Leeuwarden, Middelburg and Terneuzen.

INTRODUCTION AND COMMENTARY

A shipbroker is an intermediary in maritime (and some cases other forms of) transport who provides professional services to the principal (i.e. the carrier), by concluding agreements or mediating in the negotiation of agreements on behalf of the carrier in one or more ports or transport hubs where the latter is unrepresented or for some other reason leaves these activities to the shipbroker. This also corresponds closely with the task of shipbrokers as it has evolved historically: shipowners had a requirement for trusted agents capable of handling shipping affairs in foreign ports in the same way that the principal would have done had he been established there himself.

The shipbroker's duties naturally also involve performing all sorts of minor activities on behalf of his principal's vessel, master and crew.

The shipbroker's duties involve representing the carrier on the spot, while also being authorized by the carrier to undertake all sorts of local shipping and transport matters on his behalf. The shipbroker can for example engage pilots, tugs and boatmen for his principal, arrange for ship's stores and supplies and bunkers to be delivered, handle inward and outward clearance, arrange moorings, pay harbour dues and other fees, arrange for the vessel to be loaded or unloaded, have the cargo stowed and lashed, handle personnel matters, such as the crew change, accept cargo for shipment and much else besides, subject of course to the proviso that limits may be set on the shipbroker's duties if this is laid down in or arises from the contract entered into with the principal.

Particularly in the case of "tramp vessels", it may not always be easy to establish who the shipbroker's principal is. The shipbroker will where possible seek to be issued with proper instructions, but vessels unexpectedly entering a port after a storm, fog, accident or strike in another port can be a source of problems, particularly if this happens at weekends. In other cases too ad hoc instructions are often received by telephone or by an unsigned, or signed but not binding, fax or telex message. Many vessels also belong to a given legal entity (e.g. a one-ship company) which then leaves the actual operation to a different legal person or managing owner, while other freight agreements can also be concluded.

In the latter case it is possible for there to be more than one shipbroker: one for the shipping company (i.e. owner) and one for the charterer, who - sometimes as the last in a chain of charterers - has disposal over the cargo space.

In such cases the only thing the shipbroker has to go on is the ship's name and the fact that the ship bearing that name does indeed enter the port in question, which may be considered as a confirmation of the instructions by the person authorized to command the ship and the master. If the shipbroker's claim on the ship is recoverable, the ship may then itself constitute a suitable object of recourse.

If the shipbroker acts as the agent for a regular line matters are of course much simpler. In these cases there will generally be a written agency agreement laying down the relationship between the shipbroker and the principal in some detail. Where the shipbroker acts as a cargo-broker this has two special features. In the first place this will not necessarily concern a vessel or other means of transport located at that time at the place where the shipbroker conducts his business. Secondly, the shipbroker acting on behalf of the consignor does not mediate on

behalf of the carrier but the counterparty in a freight agreement. These considerations do not, however, impede the (possibly corresponding) application of these general conditions.

Another grey area relating to the scope of these general conditions needs to be identified. Apart from normal activities a shipbroker can also perform other shipbroking activities, such as storage, stevedoring etc., either himself or by means of a parent, affiliated or subsidiary company. It can indeed be highly practical for these differing services for maritime vessels to be provided by more or less the same person. At the same time, such activities barely constitute a grey area, in that these services are distinct from those of shipbroking and are governed by their own contractual conditions, including the general conditions of the industry in question, such as warehousing or stevedoring conditions.

Delimiting the field in relation to the forwarding agent is more difficult. This does not apply so much if a shipbroker or a parent, affiliated or subsidiary company receives an instruction to transport, put up for shipment or deliver a load. Clearly, this is forwarding agent's work with (unlike the shipbroker) a non-carrier as principal. Such an agreement will also be regulated by its own (generally FENEX) conditions.

The situation with respect to the transportation of general cargo on "liner terms", however, does often cause problems. The carrier will then load or unload the ship or have it loaded or unloaded by a stevedore. But under these conditions the carrier is bound only to load/unload from/to the ship's rail. The shipper or recipient must either deliver for shipment or receive at the ship's rail. Clearly it would be unfeasible or needlessly expensive to transfer the goods to a different crane at the ship's rail. The carrier's crane (or that of his stevedore) transfers the goods to or from the quay or lighter. Port procedures and commercial practice have therefore always provided for the carrier to arrange the entire loading/unloading, including transfer of the cargo to a shed on instruction of the shipbroker, but for the cargo-owner to pay the costs to the shipbroker in accordance with the Port Commodity Tariff, while the shipbroker in turn pays the stevedore. Although the obligation on the part of the principal to pay this share arises from (the conditions of) the contract and the shipbroker will be authorized to collect such payment on the basis of his appointment, there will in fact logically be close contact between the cargo-owner and the latter's forwarding agent and the shipbroker, in which respect reasonable requests must be met in both directions by means of separate agreements. The shipbroker's duties deriving from his contract with the carrier are therefore in addition to those he has assumed in the context of those agreements.

In line with the above, Article 1 of the Conditions stipulates that the conditions apply to every conceivable form of shipbroker's services, while in the event that Forwarding agent's services are provided the relevant forwarding conditions shall also apply, being in most cases the Dutch Forwarding Conditions (i.e. general FENEX conditions) registered with the District Courts in Amsterdam, Arnhem, Breda and Rotterdam on 2 March 1992. In the event that forwarding services have been provided on behalf or to preserve the interests of a cargo-owner, these new FENEX conditions shall prevail over the new shipbroker conditions in accordance with Article 5. This provision draws a much clearer distinction between the regimes applying to shipbroker's services on the one hand and shipping agent's services on the other. From the viewpoint of the cargo-owner, the latter will generally be concerned with only one regime, namely the FENEX conditions. The actual shipbroking services are subject to the regime of the shipbrokers' conditions. Only a very limited category in the grey area can still lead to uncertainty. In these cases it is stipulated that both sets of conditions shall apply, with the shipbrokers' conditions prevailing. In this grey area the relationship with the cargo-owner arises from the transport agreement, including the aforementioned case of transport on liner terms. In these cases the emphasis is also placed on transport aspects, so that the prevalence of the shipbrokers' conditions aimed at maritime transport is self-evident. In addition, the grey area has been narrowed to such an extent by Articles 1 and 5 of the shipbrokers' conditions and Article 1 of the FENEX conditions that little further consideration is required, especially since the regimes of the shipbrokers' conditions on the one hand and the FENEX conditions on the other do not differ fundamentally.

The new shipbrokers' conditions have been brought into line with the requirements of the New Civil Code, which came into force on 1 January 1992, although it should be noted that those industries already using standard conditions - as was the case with shipbrokers - in fact had until 1 January 1993 to bring their conditions into line. In the interim the existing conditions remained in force.

The New Civil Code has set limits on the scope for an appeal to general conditions. This limitation is at its most marked when a shipbroker is dealing with a consumer who is a natural person and who is not acting in the course of carrying out a business or professional activities. Such instances will however be extremely rare: some consumers will for example wish to transport household effects or a car, so-called "personal effects", for which purpose they will negotiate a freight agreement with a maritime carrier or through a forwarding agent. The carrier may be represented by a shipbroker, but there is unlikely to be a direct contractual relationship between this consumer and the shipbroker.

In many cases the shipbroker will be dealing with a foreign principal, in which case consumer protection will not apply at all. In the other cases the shipbroker's counterparty also enjoys only limited protection if it is a company that publishes annual figures and has 50 or more employees. Clearly, it will be difficult in everyday shipbroking

practice to determine these matters. In many cases it will simply not always be feasible to check on the Trade Register by telephone. It is, however, clear that the number of cases of enhanced protection of a shipbroker's principal will be extremely limited. Since these will be cases in which the principal is established in the Netherlands, the shipbroker will often be a participating interest of the principal, so that the legal relationship is determined by the group relationship, rather than the shipbroker's conditions.

In the vast majority of cases, the protection of the shipbroker's principal will remain unchanged upon the introduction of the New Civil Code: he will only be able to contend that an appeal to one or more of the general conditions is at variance with reasonableness and fairness. For this reason there was no need for any radical amendment of the shipbrokers' conditions with respect to the exclusion and limitation of the shipbroker's liability. The various parties concerned have become familiar with the liability regime. This is also consistent with the practice elsewhere in maritime transport, although there are countries with a different shipbroker's liability regime. The liability insurance arrangements protecting the shipbrokers and maritime carriers are accordingly based on these exclusions and limitations. It did not appear sensible to interfere with those arrangements on behalf of an exceptionally limited residual group of principals established in the Netherlands who do not publish annual figures and who have fewer than 50 employees.

With a view to the reasonableness and fairness of these exclusions and limitations it may also be noted that the shipbroker receives an extremely modest remuneration for what he adds to the services of the carrier and in some cases the cargo-owner in the port in question. This can lead to circumstances in which the courts decide to moderate an outstanding claim for loss.

This limited remuneration is therefore also an argument for the validity of the aforementioned exclusions and limitations.

Also relevant is the fact that, with a few exceptions, two interested parties have effective insurance covering all or virtually the risks at issue when it comes to marine transport, namely carriers with their liability insurance (generally placed with Protection and Indemnity Associations) and hull insurance, and cargo-interests with their cargo policies.

Enlarging the liability of shipbrokers and similar intermediaries, and the consequent necessity on the part of such individuals to take out more extensive insurance against the liability risks, will only have the effect of increasing costs, without a corresponding decline in the premiums for P and I insurance and transport insurance, since the latter premiums are determined on the basis of international indemnity statistics. A small shift in the liability of the intermediaries in the Netherlands will be of no consequence. Article 8 of the shipbrokers' conditions has consequently been retained, subject to the proviso that the period of limitation and expiry dates will be considerably extended in accordance with Article 21 of the new FENEX conditions.

With respect to the conditions regulating aspects other than liability, the following principal amendments (disregarding editorial changes) may be noted:

In Article 12 the regulations of Article 18(2) of the new FENEX conditions have been adopted in respect of overdue payment.

In Article 27 a regulation more in line with practice has been included with the intention of protecting as far as possible the shipbroker who to the best of his knowledge solves the puzzle of the correct name of his principal.

In line with the jurisprudence of the highest court in the Netherlands, a more satisfactory indemnity arrangement has been included in Article 30 to cover the termination of a long-term agreement between the principal and shipbroker.

GENERAL CONDITIONS AND RULES FOR DUTCH SHIPBROKERS AND AGENTS

ASSOCIATION OF ROTTERDAM SHIPBROKERS AND AGENTS
(VERENIGING VAN ROTTERDAMSE CARGADOORS)

SHIPPING ASSOCIATION NORTH SECTION SHIPBROKERS
(VAKGROEP CARGADOORSBEDRIJVEN DER SCHEEPVAART VERENIGING NOORD)

ASSOCIATION OF NORTH NETHERLANDS SHIPBROKERS
(VERENIGING VAN NOORDNEDERLANDSE SCHEEPVAARTKANTOREN)

VZC SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS ASSOCIATION
(VERENIGING VAN ZEEUWSE CARGADOORS)

Deposited on 1 December 1992 at the Registry of the District Court in Amsterdam, Dordrecht, Groningen, Leeuwarden, Middelburg and Rotterdam and the Chamber of Commerce in Amsterdam, Dordrecht, Groningen, Leeuwarden, Middelburg and Terneuzen.

1. The term "services rendered by the shipbroker" in these Rules shall mean:
"Services performed in an enterprise the object of which is to attend to and to transact the ship's business on behalf of shipowners, carriers, time charterers or masters of sea-going vessels, to deliver the incoming cargo and to receive the outgoing goods, which shall comprise all that is to be performed by him in respect of or for the shipping business in the widest sense, which shall include acting as customs agent and also attending to and transacting on behalf of others, notably receivers and shippers of cargo, all that is related thereto in any respect, and also acting as intermediary for entering into contracts of affreightment or charter, other contracts of carriage, agreements with respect to the use of containers and the like, insurance agreements and contracts of sale and purchase, as broker or otherwise, all this insofar as a sea-going vessel or other means of carriage is directly or indirectly involved."
2. The appointment of or the instruction to a shipbroker to render his services in that capacity to any ship, including crew and cargo, in a Netherlands Port, shall confer upon the shipbroker authority to carry out and perform all such work and services as it is customary to carry out or perform in the shipbrokering trade, where appropriate in his own name, to conclude agreements on behalf of his principal without, however, his being bound to perform all and sundry work on behalf of that ship, her crew and cargo by reason of the mere fact of such appointment or instruction.
3. If in the case of any contract of charter between charterer and shipowner it has been agreed that the shipbroker appointed by the charterer shall act as the ship's agent, both the charterer and the ship owner shall be severally liable as principal towards the shipbroker according to the terms of these rules.
4. All offers made by the shipbroker shall be deemed to be without engagement unless the contrary has been expressly stated therein.
5. All work performed by the shipbroker which does not come within the scope of the work and services generally performed by a shipbroker (such as stevedoring, forwarding, operation of warehouses, superintendence, etc.) shall also be governed by the conditions customary in the branch of trade concerned or filed and/or laid down by the organization of the branch of trade. In the event of these conditions and the conditions herein contained being contrary to each other the former shall prevail, but solely if and insofar as those activities have been carried out on behalf or to preserve the interests of the cargo-interest. In all other cases the present conditions shall prevail.
6. The shipbroker may cause work entrusted by him to third parties for his principal to be performed with or in the execution of his duties make use of equipment of third parties on the conditions customary in the branch of trade concerned or fixed by such third party itself for its business.
7. In all cases where the shipbroker receives cargo for shipment he shall be deemed to have these goods in his charge and to render his services in relation to these goods as authorized agent to the shipper until such time as the ship shall have taken over the same, unless prior to receiving the goods the shipbroker has expressly declared and stated to act as representative of the carrier.

In the aforementioned cases the cargo shall remain at the full risk and expense of the shipper and consequently all expenses such as dock dues and demurrage charges in respect of lighters, demurrage on wagons, unloading of lighters and wagons, superintendence, weighing, expenses for night-work or overtime and the like shall be for account of the shipper.

8. For damage or losses arising or resulting from non-performance or improper performance of the instruction given to him, the shipbroker shall be liable to the principal only if the latter proves that such damage or loss has been wilfully caused by or has arisen from gross negligence of the shipbroker or persons for whom the shipbroker is responsible. However, the liability of the shipbroker shall not exceed an amount equal to the remuneration which would be due to the shipbroker for the proper execution of the relative instruction, and shall cease entirely after six months have elapsed since the loss or the damage arose. None the less, the shipbroker shall in no event be liable for damage to or loss of goods handed over to him for handling or placed in his custody. Any claim against the shipbroker shall be suspended after the expiry of 9 months and shall lapse after the expiry of 18 months, these periods to be determined from the final day of the event giving rise to the liability.
9. The shipbroker shall provide his services in return for expressly agreed fees, or, in the absence of such an agreement, according to his published charges or those quoted to the principal in question. However, if the performance thereof shall require any special work or unusual extremely time-taking or strenuous work, an extra remuneration may be charged, such remuneration to be determined in fairness which, failing agreement, shall be determined by means of arbitration in accordance with the rules of procedure of the Stichting Transport and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam (TAMARA)
10. The shipbroker may either before, during or after the performance of his duty demand a security for the payment of the sum due to him by his principal. He shall not at any one time be under obligation to make any payment whatsoever on behalf of his principal as long as he shall not have received the necessary security of funds for that purpose. The shipbroker shall be entitled to charge the principal an advancing fee of 1 per cent on the disbursements made by him.
11. He shall be entitled to retain the goods and moneys intended for or received from his principal in his keeping until security shall have been given for the payment of the sum due to him. The shipbroker shall have a lien on all goods and moneys he has in his custody on behalf of his principal for all claims which the shipbroker may have from any cause whatsoever against his principal. The shipbroker shall be entitled to set off and to deduct the sum due to him against and from moneys owed by him to the principal and to sell the goods on which he has a lien either publicly or with Court authorization privately if the principal has failed to give a security or to settle the claim of the shipbroker after more than 30 days having elapsed since the despatch of a summons by registered mail.
12. In respect of outstanding accounts of the shipbroker which are not settled within 14 days after invoice date, the legal interests shall be due from that moment without summons being required. If in the event of payment being overdue, collection by judicial action or in another way will be proceeded to, the amount due shall be increased by 10 per cent for administrative expenses, whilst the costs incurred in and out of Court shall be for the account of the debtor up to the amount paid or due by the shipbroker.
13. All expenses incurred in connection with the remittance of moneys of, to or in behalf of the principal shall be for account of the principal.
14. If the sum due by the principal to the shipbroker be expressed in a foreign currency, the shipbroker shall at his option be entitled to demand payment either in the foreign legal tender concerned or in a first rate bank cheque or in Netherlands currency at the Netherlands Bank rate of exchange ruling on the day the instruction was given or the highest rate at the date of his account, or the highest rate on the day of payment, at the option of the shipbroker.
15. The shipbroker shall never be liable for any loss on exchange in respect of amounts which he has in his keeping on behalf of his principal or which he is to collect or pay on the latter's behalf. Freights and other accounts expressed in foreign currency which are to be collected or paid by him, may be accepted or paid by him in Netherlands currency at the Netherlands Bank rate of exchange ruling on the day of payment.
16. All information and communications, such as for inst. information and communications concerning port facilities, despatch, cost and expenses, progress of loading and unloading, arrival and departure, strikes, etc. etc., nothing excepted, shall be given and made by the shipbroker to the best of his knowledge and ability, but he shall not be responsible for the correctness thereof.
17. The calling forward of cargo by a specified date by the shipbroker is done always subject to alteration of the date so mentioned in connection with unforeseen circumstances or changes in the sailing schedule.

18. The shipbroker does not accept any liability for the collection of the amounts to be cashed on delivery of goods shipped on C.O.D. terms
19. The shipment of cargo may be refused without any reason being given, even after the shipbroker has taken them into his charge.
20. In case the shipbroker has cargo or other matters in his custody he may terminate said situation by notifying the principal thereof by telegram or registered letter, such notice to be sent to the last-known address of the principal.
If the relevant cargo and other matters have not been disposed of within the reasonable period specified in the said notice the shipbroker may in his discretion store the goods and sell them with judicial authorization in accordance with the provisions of book 8 Article 491 of the Civil Code and Article 632 of the Code of Civil Procedure.
Of such intended sale by him the shipbroker shall give notice by telex, fax message or registered letter, such notice to be sent to the last-known address of his principal. The shipbroker shall also be entitled to set off and deduct the sum due to him by the principal against and from the proceeds of the goods.
21. 21. The risk of mutilation of any communication or interruption of the transmission of communications through the use of the post, wireless, telephone, telex, fax equipment and telegraph and the like shall be for account of the principal.
The shipbroker shall not be liable for misunderstandings arising or resulting from the use of a language other than the Netherlands language.
22. The shipbroker shall never be bound to give guarantees or security on behalf of his principal to third parties. In respect of all guarantees or securities given by him by order of his principal a commission in line with that customarily charged by Dutch commercial banks shall be payable to him by the principal on the maximum amount for which the shipbroker may be held liable under the guarantee or security given by him.
23. The shipbroker shall not be bound to effect any insurance.
24. The shipbroker shall not be answerable for the due payment of amounts outstanding in the Netherlands, if the granting of credit is customary or in the interest of an effective performance of his duties and if the debtor was to be deemed solvent, all this in his absolute discretion. He shall never be answerable for the due payment of amounts outstanding abroad. Nevertheless the shipbroker shall be authorized by his principal to demand payment of outstanding sums both in the Netherlands and abroad in his own name and to institute legal proceedings to that end.
25. The shipbroker shall be entitled to deliver the cargo against a proper security if the receiver is not in possession of bills of lading. As proper security shall be regarded inter alia a banker's guarantee on the form as recommended by the aforementioned shipbrokers' associations to which the shipbroker belongs.
26. The principal shall be liable to the shipbroker for all engagements entered into towards the shipbroker by the Master of the ship to which the shipbroker renders his services on behalf of the principal and for all instructions, whether emanating from the Master or from the office of the principal or from their subordinates or written on their letter-paper, even if the Master or the person by whom such instruction has been given on behalf of the principal has exceeded his powers, unless the principal is able to prove that the shipbroker was aware that he had exceeded his authority or would have been able to establish this straightforwardly and in good time, without need for further investigation abroad.
27. The shipbroker who uses the name of his principal or adequately identifies the principal among interested parties in marine commerce by the use of abbreviations or otherwise or by referring to the name of the ship shall not on his own account be liable for the payment of orders or instructions which he has placed with or given to third parties in the name or on behalf of his principals, neither shall he be liable when not having expressed when placing the order or giving the instruction that he was acting as agent. Each payment in respect of such order or instruction made by the shipbroker shall be deemed to be an advance which at all times can be claimed back as long as the shipbroker has not himself received the amount concerned from his principal.
28. The shipbroker shall not be liable in any respect whatsoever for the consequences of war, danger of war, riots, labour strikes, slow down strike, lockout, boycott, sabotage, any Port being overburdened and the like, which may affect or interrupt the regular course of his business.
In the event that cargo cannot be delivered in connection with one of the circumstances mentioned in the preceding sentence or other circumstances constituting force majeure, the shipbroker shall nevertheless be entitled to payment of shed-hire and/or storage charges up to the point of time of the delivery, according to the applicable tariff rates.

29. The principal shall hold the shipbroker harmless in all cases where the shipbroker is personally liable to third parties in respect of acts he performs on behalf of the principal, which shall include his being indemnified in respect of any fine imposed upon him, in particular in the event of the shipbroker having acted in his capacity of licensed customs agent.
30. If the agreement between the principal and shipbroker is by way of a long-term agreement the principal shall, save in the event of serious non-performance by the shipbroker, be required to give a reasonable period of notice in the particular circumstances of the case before terminating the agreement, while the shipbroker shall, in the event that he is not reasonably and fairly held harmless upon observance of that period of notice and a possible goodwill payment, be entitled to an indemnity to be determined on the basis of reasonableness and fairness in respect (amongst others) of investments, selling costs, advertising expenses and extra costs arising from the discharge of redundant personnel incurred on behalf of the principal.
31. Netherlands law shall be applicable to the legal relation between principal and shipbroker and the question whether the shipbroker has correctly performed any legal transaction on behalf of his principal shall also be judged in accordance with the views obtaining in and the law of the Netherlands. The shipbroker shall not be liable for errors on his part as to foreign law or conditions abroad.
32. All disputes arising between principal and shipbroker under a contract entered into on the basis of these General Conditions and Rules shall be subject to arbitration in Rotterdam or Amsterdam under the TAMARA Rules, which shall be supplied by the shipbroker on request.
With prejudice to the provisions in the previous paragraph the shipbroker shall be at liberty to submit to the ordinary court demands for payment of outstanding amounts liability for which has not been contested by the counterparty within four weeks of the invoice date.
33. These General Conditions may be obtained either in Dutch, English or German upon application from the aforementioned shipbrokers' associations.
In the event of any discrepancies between the Dutch text of these General Conditions and Rules and that in any other language the Dutch text shall prevail.
If these Conditions and Rules are amended the new conditions, provided they are registered promptly and correctly, shall replace the previous conditions without the need for any further legal action
34. These Conditions and Rules may be cited as the "General Conditions and Rules for Dutch Shipbrokers and Agents".