

336

Besluit van 22 juni 2011, houdende nadere regels voor laadtijden, lostijden en overliggeld in de binnenvaart (Tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Veiligheid en Justitie van 10 mei 2011, nr. 5695408/11/6, in overeenstemming met Onze Minister van Infrastructuur en Milieu;

Gelet op artikel 932, vierde lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en op artikel 5 van de Algemene termijnenwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 1 juni 2011, nr. W03.11.0166/II);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Veiligheid en Justitie van 16 juni 2011 nr. 5699560/11/6, uitgebracht in overeenstemming met Onze Minister van Infrastructuur en Milieu;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

laadplaats: gemeente waar moet worden geladen;

laadplek: plek binnen de laadplaats waar moet worden geladen;

laadtijd: maximaal aantal uren in werktijd dat de afzender gerechtigd is het schip voor het laden op te houden zonder overliggeld verschuldigd te zijn;

losplaats: gemeente waar moet worden gelost;

losplek: plek binnen de losplaats waar moet worden gelost;

lostijd: maximaal aantal uren in werktijd dat de ontvanger gerechtigd is het schip voor het lossen op te houden zonder overliggeld verschuldigd te zijn;

met de zondag gelijkgestelde dag: nieuwjaarsdag, tweede paasdag, tweede pinksterdag, beide kerstdagen, Hemelvaartsdag, alsmede de dag waarop de verjaardag van de Koning wordt gevierd;

motorschip: schip dat is ingericht om door middel van één of meer eigen werktuiglijke voortstuwingsmiddelen zelfstandig te varen. Met een motorschip worden gelijkgesteld een koppelverband, een duwstel of een sleep, mits alle vaartuigen waaruit het is samengesteld op de laadplek onderscheidenlijk losplek aanwezig blijven;

sleepschip of duwbak:

1°. binnenschip niet zijnde motorschip, onderscheidenlijk

2°. motorschip waarvan de voortstuwingsmiddelen uitsluitend of nagenoeg uitsluitend worden aangewend voor verhaalwerkzaamheden of voor besturing;

verplaatsing: in kubieke meters uitgedrukte waterverplaatsing van een binnenschip tot het vlak van de grootst toegelaten diepgang;

vervoerdocument: document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont;

verwachte tijd van aankomst: door de vervoerder voorziene tijd waarop het schip losgereed zal zijn in de losplaats, welke tijd op werkdagen is om 6.00 uur, om 12.00 uur of om 18.00 uur;

werkdag: andere dag dan zondag of met de zondag gelijkgestelde dag;

werktijd: tijd gedurende welke de vervoerder verplicht is gelegenheid te geven tot laden of lossen.

Artikel 2

Dit besluit is van toepassing op reisbevrachtingen tot goederenvervoer over de binnenwateren per binnenschip, behoudens voor zover partijen anders overeenkomen.

Artikel 3

1. Indien een tijdstip is overeengekomen waarop het schip laadgereed dient te zijn in de laadplaats en het schip op dat tijdstip laadgereed is op de laadplek, gaat de laadtijd in op dat tijdstip en geldt de korte laadtijd, bedoeld in artikel 6.

2. Bij het ontbreken van een overeengekomen tijdstip als bedoeld in het eerste lid of indien het schip op het in dat lid bedoelde tijdstip niet laadgereed is op de laadplek, is artikel 5 van toepassing.

3. Indien een tijdstip is overeengekomen waarop het schip losgereed dient te zijn in de losplaats en het schip op dat tijdstip losgereed is op de losplek, gaat de lostijd in op dat tijdstip en geldt de korte lostijd, bedoeld in artikel 6.

4. Bij het ontbreken van een overeengekomen tijdstip als bedoeld in het derde lid gaat de lostijd in op de verwachte tijd van aankomst en geldt de korte lostijd, indien de vervoerder:

a. zo spoedig mogelijk na de belading de afzender of een door hem daartoe aangewezen persoon bericht over de verwachte tijd van aankomst; en

b. de afzender of de in onderdeel a bedoelde persoon zo spoedig mogelijk bericht van een wijziging van de verwachte tijd van aankomst.

5. Het vierde lid is niet van toepassing, indien de vervoerder niet voldoet aan de in dat lid genoemde onderdelen a en b of indien het schip op de verwachte tijd van aankomst niet losgereed is op de losplek, in welke gevallen artikel 5 van toepassing is.

Artikel 4

1. Indien eerder dan op de in artikel 3 bedoelde tijdstippen wordt begonnen met laden of lossen, vangt de laadtijd of lostijd aan bij het begin van de belading of lossing.

2. Met laden of lossen in de zin van dit artikel wordt gelijk gesteld het zich op verzoek van de afzender of ontvanger daartoe gereedhouden.

3. Een verwachte tijd van aankomst kan niet meer worden gewijzigd na 12.00 uur op de laatste werkdag, niet zijnde zaterdag, die voorafgaat aan die verwachte tijd van aankomst.

Artikel 5

1. Meldingen van laad- of losgereedheid als bedoeld in de artikelen 930, eerste lid, onderscheidenlijk 933 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek kunnen uitsluitend op werkdagen tussen 9.00 uur en 18.00 uur geschieden, met dien verstande dat zij op zaterdagen slechts kunnen worden gedaan, indien de vervoerder op de werkdag voorafgaande aan de zaterdag, voor 17.00 uur heeft aangekondigd het voornemen te hebben bedoelde melding op zaterdag te doen.

2. Onverminderd artikel 931, vijfde lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, doen meldingen de lange laadtijd of lostijd ingaan om 6.00 uur op de werkdag die als eerste volgt op de werkdag waarop de melding van laad- of losgereedheid is gedaan.

Artikel 6

1. De laadtijd respectievelijk de lostijd bedraagt afhankelijk van het gewicht van de te vervoeren onderscheidenlijk de vervoerde goederen:

gewicht in 1000 kg		laadtijd in uren werktijd	lostijd in uren werktijd	laadtijd in uren werktijd	lostijd in uren werktijd
<i>ten minste</i>	<i>kleiner dan</i>	<i>kort</i>		<i>lang</i>	
0	400	27	36	39	48
400	900	30	40	42	52
900	1400	33	44	51	62
1400	2200	36	48	60	72
2200	3300	39	52	63	76
3300	5500	42	56	66	80
5500		45	60	69	84

2. Het gewicht van de te vervoeren goederen wordt bepaald door de vervoerovereenkomst of, indien deze niet voldoende gegevens bevat, door andere bewijsmiddelen.

3. Het gewicht van de vervoerde goederen wordt bepaald door het vervoerdocument of, indien dit ontbreekt of niet voldoende gegevens bevat, door andere bewijsmiddelen.

Artikel 7

1. De werktijd vangt aan op maandag om 6.00 uur en eindigt op zaterdag om 18.00 uur. Op een met de zondag gelijkgestelde dag eindigt de werktijd op de voorafgaande werkdag om 18.00 uur en vangt aan op de eerstvolgende werkdag om 6.00 uur.

2. Indien de opdrachtgever voorziet dat tijdens de werktijd tussen 22.00 uur en de volgende dag 6.00 uur wordt geladen of gelost, deelt hij dat de vervoerder uiterlijk om 18.00 uur daaraan voorafgaand en desgevraagd schriftelijk mee. Bij ontstentenis van een dergelijke mededeling is de vervoerder voor voornoemde periode vrijgesteld van de verplichting gelegenheid te geven tot laden of lossen, maar blijft die periode wel voor de vergoeding gelden als werktijd.

3. Voor het laden of lossen buiten de werktijd is de uitdrukkelijke toestemming van de vervoerder vereist.

4. Indien buiten de werktijd wordt geladen of gelost, gelden slechts en in afwijking van het eerste lid de gebruikte uren als werktijd, terwijl daarnaast aan de vervoerder een afzonderlijke vergoeding verschuldigd is ten bedrage van twaalf uren overliggeld met betrekking tot elke periode vanaf 6.00 uur tot 18.00 uur en vanaf 18.00 uur tot de volgende dag om 6.00 uur, waarin wordt geladen of gelost, ook al wordt slechts gedurende een gedeelte van die periode geladen of gelost.

5. Met laden of lossen in de zin van dit artikel wordt gelijk gesteld het zich op verzoek van de afzender of ontvanger daartoe gereedhouden.

Artikel 8

1. Voor zover de afzender of ontvanger het schip ophoudt nadat de laadtijd of lostijd is verstreken, telt elk uur als een overliguur en is met betrekking daartoe overliggeld verschuldigd.

2. Het overliggeld bedraagt voor elk overliguur:

a. voor motorschepen: € 6,25 vermeerderd met € 0,019 per m³ van de verplaatsing;

b. voor sleepschepen en duwbakken: 50% van de vergoeding voor motorschepen.

3. Voor de berekening van het overliggeld wordt de verplaatsing rekenkundig afgerond op hele m³ en het overliggeld per uur op centen.

Artikel 9

Voor de berekening van laadtijd, lostijd en overliggeld telt een aangebroken klokuur als een heel uur.

Artikel 10

1. Indien op meerdere plekken of plaatsen moet worden geladen of gelost:

a. geldt artikel 3, eerste lid, voor de eerste laadplaats of laadplek en geldt artikel 3, tweede, derde en vierde lid, voor de eerste losplaats of losplek;

b. geldt de kennisgeving, bedoeld in de artikelen 930, eerste lid, en 933 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, voor alle betrokken afzenders of ontvangers gezamenlijk; en

c. wordt, onverminderd artikel 932 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, de totale laadtijd of lostijd bepaald overeenkomstig het bepaalde in artikel 4, eerste lid, op basis van het totaalgewicht van de te vervoeren onderscheidenlijk vervoerde goederen.

2. In de gevallen, bedoeld in dit artikel, wordt het voor elke afzender of ontvanger beschikbare gedeelte van de totale laadtijd of lostijd vastgesteld in de verhouding van het gewicht van de voor hem te vervoeren onderscheidenlijk vervoerde goederen tot het totale gewicht van de desbetreffende goederen.

3. Voor zover een afzender of ontvanger het voor hem beschikbare gedeelte van de laadtijd of lostijd overschrijdt, is hij voor elk uur overschrijding een vergoeding volgens artikel 8 verschuldigd.

4. Indien voor één afzender of ontvanger op meerdere plekken of plaatsen moet worden geladen of gelost, wordt de laadtijd, de lostijd of de overligtijd geschorst gedurende het varen naar een volgende laadplaats of losplaats.

5. Indien voor meerdere afzenders of ontvangers op meerdere plekken of plaatsen moet worden geladen of gelost, wordt de laadtijd, de lostijd of de overligtijd geschorst gedurende het varen naar een volgende laadplek of losplek respectievelijk laadplaats of losplaats.

6. Een schorsing als bedoeld in het vierde of vijfde lid gaat in aan het einde van het volle klokuur waarin het laden of lossen op de ene plek of plaats is beëindigd en duurt tot het einde van het volle klokuur waarin het tijdstip van aankomst op de volgende plek of plaats valt, ook indien reeds voor het einde van dat uur wordt begonnen met het laden of lossen.

Indien het tijdstip van aankomst op de volgende plek of plaats niet valt in de werktijd, bedoeld in artikel 7, eerste lid, eindigt de schorsing in ieder geval om 6.00 uur van de eerstvolgende werkdag na het tijdstip van aankomst.

7. In de gevallen, bedoeld in het vijfde lid:
- a. stelt de vervoerder bij aankomst op de ene plek of plaats onverwijld de afzender of ontvanger op de eerstvolgende plek of plaats in kennis van die aankomst.
 - b. bericht de vervoerder zijn vertrek naar de volgende plek of plaats aan de afzender of ontvanger zo tijdig, dat deze de nodige maatregelen kan treffen. In elk geval bericht de vervoerder niet later dan bij de beëindiging der belading of lossing op de voorafgaande laadplaats of losplaats.

Artikel 11

Op de termijnen in dit besluit is de Algemene termijnenwet niet van toepassing.

Artikel 12

Het Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart 1991 wordt ingetrokken.

Artikel 13

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst en vervalt met ingang van het derde jaar na die datum.

Artikel 14

Dit besluit wordt aangehaald als: Tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart.

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 22 juni 2011

Beatrix

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten

Uitgegeven de *vijfde* juli 2011

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Doelstelling

Deze algemene maatregel van bestuur strekt ertoe het Besluit laad- en lostijden en overliggelden in de binnenvaart 1991 (hierna: Besluit 1991) te vervangen door een gemoderniseerd en geactualiseerd besluit. Dit nieuwe besluit is van tijdelijke aard om de binnenvaartmarkt de gelegenheid te geven de overstap te maken naar minder bemoeienis van de overheid met de bevrachtingsvoorwaarden.

Het vierde lid van artikel 932 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek geeft een uitputtende opsomming van de onderwerpen betreffende laad- en lostijd en overliggeld, die worden vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur. In het Besluit 1991 zijn al deze onderwerpen tot in detail uitgewerkt en – waar van toepassing – financieel en kwantitatief ingevuld. Dit Besluit 1991 wordt door de praktijk van de binnenvaart als verouderd ervaren.

De artikelen 930 tot en met 933 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek zien op de laad- en lostijd en het overliggeld in de binnenvaart. Het betreft hier regeland recht, dat van toepassing is voor zover niet anders tussen partijen is overeengekomen.

Het besluit regelt kort gezegd de verplichtingen van de opdrachtgever jegens de vervoerder inzake de tijd die besteed wordt aan het laden of het lossen van het schip. Voor zover de laad- of lostijd wordt overschreden, is sprake van overliggen (overligtijd), waarvoor de opdrachtgever een schadeloosstelling (overliggeld) is verschuldigd.

Aanleiding voor de wijziging

Het Besluit 1991 stamde uit een tijd dat de overheid nog tarieven voor de binnenvaart vaststelde; sinds de liberalisering van het vrachtvervoer (afschaffing van de toerbeurten) in 1998 heeft dergelijke tariefvaststelling niet meer plaatsgevonden. Daardoor lag het in de rede het in te trekken.

In 2004 verzocht een tweetal binnenvaartorganisaties om wijziging van het Besluit 1991, terwijl de ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport (EVO) juist om intrekking verzocht. Daarop heeft het deelorgaan binnenvaart¹ geadviseerd tot (ten minste) tijdelijke wijziging van het besluit. Over de verlaging van het aantal laaddagen en de verhoging van de overliggelden bestond grotendeels overeenstemming. Over de mate van verlaging van het aantal losdagen werd op dat moment echter geen uniformiteit bereikt. Partijen hebben daarbij aangegeven met elkaar te zullen blijven onderhandelen en te streven naar intrekking van het besluit. Zodra die onderhandelingen zouden zijn afgerond, zou de Minister van Verkeer en Waterstaat op basis van die onderhandelingen intrekking van het besluit op korte termijn bevorderen. Inmiddels was een voorstel voor wijziging van enkele bedragen aan de Raad van State ter advisering voorgelegd, waarop de Raad een blanco advies heeft uitgebracht.² Deze wijziging van het besluit 1991 is niet in werking getreden, omdat daarvoor binnen de sector te weinig gemeenschappelijk draagvlak was.

Vervolgens heeft een drietal organisaties van vervoerders en verladere op het terrein van de binnenvaart³, die gezien hun ledentallen de meerderheid van die markt bestrijken, voorstellen gedaan tot vervanging van het Besluit 1991 door een nieuw besluit, met het oog op de afschaffing ervan na twee jaar. Enerzijds wordt het geldende recht gemoderniseerd en worden de vergoedingen eigentijds gemaakt, anderzijds wordt de stap gezet naar verdere liberalisering van de binnenvaart. Nu dit voorstel vanuit de markt is gekomen en aansluit op

¹ Het gremium van overleg voor de binnenvaartorganisaties, bedoeld in artikel 13 van de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat.

² Advies van 18 januari 2007, No. W03.06.0567/l.

³ Het gaat om het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), het Kantoor Binnenvaart en de EVO.

het regeringsbeleid tot uiteindelijke intrekking van het besluit, heeft de regering besloten het over te nemen.

Nut en noodzaak

De problematiek waarop dit besluit een antwoord beoogt te geven, is de volgende.

In de eerste plaats heeft deze betrekking op de belangen van de betrokken partijen. In hoofdlijnen gaat het om twee partijen: de vervoerders (binnenschippers, reders) en de aanbieders van lading (verladers). Het belang van de verladers is dat zij zo min mogelijk geld kwijt zijn aan «overliggen» (als laden of lossen langer duurt dan overeengekomen) en voor de vervoerders dat zij een behoorlijke vergoeding ontvangen voor het overliggen. Het belang van de sector als geheel is dat optimale duidelijkheid (rechtszekerheid) bestaat over de laad- en lostijden en het te berekenen overliggeld. In de praktijk blijkt behoefte te bestaan aan een aanvullende regeling, zoals opgenomen in het Besluit 1991, zij het met geactualiseerde vergoedingen en laad- en lostijden.

In de tweede plaats speelt de regeltechnische context.

1. Het Besluit 1991 stamt uit de tijd van een geheel andere wettelijke marktconstellatie, namelijk dat in de regelgeving de vrachtverdeling (toerbeurt) werd geregeld, inclusief de tarieven. Inmiddels zijn de toerbeurten afgeschaft en zijn de geldbedragen die in het besluit staan, verouderd.

2. Het opnemen van geldbedragen in een algemene maatregel van bestuur is, gezien de noodzaak die met enige regelmaat aan te passen, minder gelukkig. Tot op heden zijn de bedragen slechts eenmaal aangepast (Stb. 1998, 25).

3. In het kader van de wenselijkheid tot deregulering (zie hierna) en wegens veroudering van de in het Besluit 1991 geregelde vergoedingen, zou intrekking van het Besluit 1991 in de rede liggen.

4. Op vragen van de Tweede Kamer heeft de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aangegeven begrip te hebben voor de wensen van de marktpartijen en heeft zij toegezegd te bevorderen dat het Besluit 1991 nog eenmaal – voor korte tijd – zou worden aangepast en daarna ingetrokken.¹

5. De marktpartijen hebben hierover onderling overeenstemming bereikt en een gezamenlijk voorstel gedaan dat past in genoemde toezegging van de Staatssecretaris.

Het resultaat is een nieuw besluit dat aansluit bij de wensen van de Tweede Kamerleden en dat voldoet aan de toezeggingen van de voormalige staatssecretaris, aan de behoeften van het bedrijfsleven (verladers en vervoerders gezamenlijk) en dat na twee jaar expireert. Dat vervoerders en verladers het onderling eens zijn, is een feit van belang, dat bijdraagt aan de verdere liberalisering van de binnenvaart, zoals in gang gezet in 1998 met de afschaffing van de toerbeurten.

De wijzigingen die voortkomen uit de modernisering zijn in aantal zo talrijk, dat uit oogpunt van overzichtelijkheid en herkenbaarheid voor de doelgroep gekozen is voor een geheel nieuw besluit met een toepasselijke citeertitel.

Werking van het Besluit 1991 in de praktijk

De verscheping van droge lading wordt overwegend door tussenkomst van een bevrachtingskantoor gecontracteerd. Daarbij opereren bevrachtingskantoren en binnenvaartondernemers op de spotmarkt². Een – veelal mondeling gesloten – bevrachtingsovereenkomst behelst niet meer dan laad- en losplaats, soort en hoeveelheid lading alsmede de prijs. Voor

¹ Zie Kamerstukken II 2008–2009, aanhangsel 648 en 1202.

² Deelmarkt voor eenmalige transacties, waar levering en betaling op korte termijn na het sluiten van de overeenkomst plaatsvinden.

zover geen afspraken zijn gemaakt geldt dan het besluit, dat regelend recht bevat.¹ Het gaat om circa 150.000 bevrachtingen per jaar.²

Soms ook is er sprake van een langeretermijnovereenkomst tussen verlader en bevrachtingskantoor, waarin maatwerkafspraken zijn opgenomen. Bij de formulering hiervan en voor niet nader overeengekomen aspecten vallen partijen (gedeeltelijk of volledig) terug op het regelend recht.

Overliggen is niet te beïnvloeden door de vervoerder, wel door de verlader. Door deze marktasymmetrie is het actief concurreren door vervoerders op de aspecten laad- en lostijd en overliggeld niet goed mogelijk. De bedoeling van het besluit is dan ook de markt op dit punt te faciliteren: partijen kunnen zich focussen op de vrachtprijs, wat de markttransparantie en dus de mededinging bevordert.

De werking van het Besluit 1991 in de praktijk moge blijken uit de volgende voorbeelden.

1. In de veevoeder- en graanhandel spelen kosten voor opslag een belangrijke rol. Het komt met regelmaat voor dat op de Moezel of de Bovenrijn aan het eind van een opslagperiode, meestal een maand, silo's leeg opgeleverd moeten worden, of dat de (rest)hoeveelheid goederen te klein is om de gehele silo financieel te kunnen dragen. Schepen worden dan vaak naar Nederland bevracht zonder op dat moment overeengekomen bestemming of losplaats. In feite is sprake van varende opslag. Als in dat geval niet van te voren vaststaat welke regeling geldt voor laad- en lostijden en overliggeld, kunnen partijen geen voorcalculatie maken met betrekking tot de bijkomende kosten en hangt een geschil met gerechtelijke procedures in de lucht.

2. Binnenvaart is sterk verbonden met zeevaart. In de praktijk komt het vaak voor dat er, zowel bij belading uit een zeeschip als bij lossing in een zeeschip, sprake is van ernstige vertraging, die soms dagen kan duren en waarover tevoren niets is overeengekomen. Weersinvloeden en beschikbaarheid van een ligplaats spelen hier een grote rol. Zonder goede en redelijke regelgeving, die «boven de partijen» staat, wordt een professionele afhandeling van bijvoorbeeld overliggeld ernstig bemoeilijkt, doordat partijen mogelijk rechtsmaatregelen treffen of zekerheidsstelling zoeken voordat het tot overslag komt. Het aantal rechtzaken zou zonder een dergelijk vangnet zonder twijfel aanzienlijk toenemen.

Voorstel van enige binnenvaartmarktorganisaties

In hun brief van 18 maart 2009 hebben voornoemde organisaties aangegeven dat met het zonder meer intrekken van het Besluit 1991 (wat gezien zijn gedateerdheid in de lijn der verwachting lag) de binnenvaartmarkt niet gediend zou zijn. De koepelorganisaties van opdrachtgevers en opdrachtnemers in de binnenvaart zouden wel een model willen publiceren voor de formulering van een moderne overligclausule voor bevrachtingsovereenkomsten, doch de hierbij behorende prijsindicatie en ligtijden mogen niet worden gegeven, aangezien het mededingingsrecht dit niet toestaat. Een kale clausule, dus zonder financiële invulling en ligtijden, biedt geen referentie waarop eenvoudig gevarieerd kan worden, met als gevolg dat de onderhandelingen meer tijd vergen, wat voor opdrachtgever en opdrachtnemer leidt tot hogere overheadkosten. In hun ogen is een geactualiseerde en tijdelijke algemene maatregel van bestuur inzake laden en lossen de enige manier om de binnenvaartmarkt adequaat te faciliteren, want alleen zo kan een modern, alles omvattend voorbeeld (clausule én prijsindicatie én ligtijden) in de binnenvaartmarkt worden gezet. Gedurende de looptijd van een dergelijke regeling zal de inhoud ervan stevig in de markt verankerd worden, doordat er intensief gebruik van wordt gemaakt. Het dient dan als basis waarop eenvoudig gevarieerd kan worden dan wel als vangnet voor de gevallen dat niets anders wordt overeengekomen. Na ommekomst van de looptijd van het vernieuwde

¹ Regelend recht: het recht dat geldt tussen partijen voor zover niets anders is overeengekomen. Partijen mogen dus van regelend recht afwijken.

² Het gaat om 80% van 3800 Nederlandse drogeladingschepen (bron: CCR 2008) met gemiddeld 50 reizen per jaar.

besluit kunnen partijen er altijd nog in een uiterst korte formulering naar verwijzen, al dan niet in combinatie met een eenvoudige variatie op de prijsindicatie of ligtijden.

Door de voornoemde marktorganisaties tegemoet te komen in hun wens, kan op korte termijn de overheidsregulering ter zake van laden, lossen en overliggeld worden afgeschaft, hetgeen verdere en gewenste deregulering betekent.

Ervaringen in andere landen

Binnen enkele andere lidstaten van het verdrag van Mannheim zijn regelingen getroffen voor laad- en lostijden en voor overliggeld. Zo bestaan in België en Duitsland met het Besluit 1991 overeenkomende publiekrechtelijke regelingen, terwijl in Zwitserland een op privaatrechtelijke basis opgestelde standaardovereenkomst van toepassing is. Bij de opstelling van dit besluit is met de buitenlandse regelingen waar mogelijk rekening gehouden, teneinde voor het internationale vervoer geen economische belemmeringen op te werpen.

Deregulering

Het Besluit 1991 is een vergaande bemoeienis van de overheid met de bevrachtingsvoorwaarden in de binnenvaart. Dit sluit niet aan bij het regeringsbeleid inzake deregulering. Het Besluit 1991 wordt dan ook ingetrokken. Op verzoek van de voornoemde marktorganisaties en gehoord het advies van Deelorgaan binnenvaart wordt als overgangsmaatregel een tijdelijke algemene maatregel van bestuur vastgesteld met een looptijd van twee jaar. Daardoor wordt de binnenvaartmarkt de gelegenheid gegeven de overstap te maken naar minder bemoeienis van de overheid met de bevrachtingsvoorwaarden.

Administratieve en overige lasten voor bedrijven en instellingen

Het voorliggende besluit bevat regelend recht. Partijen zijn volledig vrij om afwijkende afspraken te maken. Zij kunnen naar eigen inzicht van deze regeling gebruik maken. Van door de overheid opgelegde administratieve lasten is geen sprake. Derhalve is dit besluit niet aan het Adviescollege voor de toetsing van administratieve lasten (Actal) voorgelegd.

De overige bedrijfseffecten zijn gering, omdat het een tijdelijke aanpassing en verbetering van een reeds bestaande algemene maatregel van bestuur betreft. Het besluit heeft geen gevolgen voor de toegang tot de markt of voor het verblijf op de markt. Effecten voor de relevante concurrerende landen (Duitsland, Frankrijk en België) zijn er evenmin, omdat de desbetreffende landen soortgelijke regelingen van regelend recht hanteren met vergelijkbare prijsstellingen.

Overgangperiode

Hoewel het beleidsuitgangspunt is dat het besluit wordt ingetrokken, is het wenselijk om dat niet met onmiddellijke ingang te doen, maar aan het bedrijfsleven een overgangstermijn te gunnen om naar het moment van intrekking toe te leven. Om deze reden is in het besluit een expiratedatum opgenomen, die twee jaar na de inwerkingtreding ligt.

De voornoemde marktorganisaties nemen zich voor de volgende activiteiten uit te voeren om het besluit na twee jaar overbodig te maken:

- gezamenlijk uit te brengen voorlichtingsbrochures
- publicaties in verenigingsbladen en op websites
- voorlichtingsbijeenkomsten voor leden.

Doorlopen adviesprocedures

Een ontwerp voor het besluit is voorgelegd aan het deelorgaan binnenvaart. Bij rapportage van 15 januari 2010 heeft het deelorgaan zich in grote meerderheid instemmend over het ontwerpbesluit uitgelaten. Enkele daarbij gestelde vragen en gemaakte opmerkingen zijn in het besluit verwerkt.

Vaste verandermomenten

In afwijking van het beleid van de vaste verandermomenten voor wet- en regelgeving treedt dit besluit in werking daags na publicatie in het Staatsblad. De reden is dat de invoering ervan in het sterk gewenst wordt door, en in het belang is van de gehele bedrijfstak: uitstel van het besluit zou tot grote nadelen voor vele marktpartijen leiden.

Artikelsgewijs

Artikel 1

Het begrip «vervoerder» is ontleend aan artikel 20 van boek 8 van het Burgerlijk Wetboek: «De overeenkomst van goederenvervoer is de overeenkomst, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt zaken te vervoeren.»

Artikel 3

Er worden in dit besluit twee, elkaar uitsluitende regimes onderscheiden:

- a. dat van artikel 3, waarbij de laad- of lostijd direct ingaat en de korte tijden van toepassing zijn;
- b. dat van artikel 5, waarbij een «melddag» en de lange tijden van toepassing zijn.

De introductie van korte lostijden onder voorwaarden is nieuw in vergelijking met het Besluit 1991 en is bedoeld als prikkel voor partijen om op doelmatige (snelle) wijze tot afwikkeling van het laad- en losproces te komen.

Het regime van artikel 3 is niet gebaseerd op het «melden» van het schip, dat van artikel 5 wel. Hierdoor zijn de artikelen 930, eerste lid en 931, vijfde lid en van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek niet van toepassing op het regime van artikel 3, maar wel op dat van artikel 5.

Het regime van artikel 3 geldt onder een tweetal voorwaarden. Deze voorwaarden betreffen het aan de afzender of ontvanger verschaffen van zekerheid over het tijdstip waarop het schip laad- of losgereed zal zijn en het op dat tijdstip ook daadwerkelijk laad- of losgereed zijn. Indien aan deze voorwaarden is voldaan kan de afzender of ontvanger zich hierop prepareren en de belading of lossing op dat tijdstip ter hand nemen. Het ligt dan in de rede de tijd op dat tijdstip te laten ingaan en een korte laad- of lostijd te hanteren. Omdat het proces van lossen iets minder makkelijk te managen is dan het proces van laden, zijn deze twee beled in afzonderlijke leden (eerste en tweede lid respectievelijk derde, vierde en vijfde lid).

Indien niet aan één of meer van bedoelde voorwaarden wordt voldaan heeft de verzender of ontvanger meer tijd nodig, waartoe artikel 5 strekt.

Artikel 4

Artikel 4 regelt een aantal bijzondere situaties onder het regime van artikel 3.

Het eerste en tweede lid betreffen het eerder beginnen met de belading of de lossing dan de in artikel 3 bedoelde tijdstippen. Deze leden hebben

hetzelfde oogmerk als artikel 931, vijfde lid, eerste zin van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

Het derde lid van artikel 4 behoedt de ontvanger voor wijzigingen van de verwachte tijd van aankomst op dusdanig korte termijn dat hij hierop niet meer direct en adequaat kan inspelen.

Artikel 5

Dit artikel is conform het Besluit 1991 en is van toepassing indien:

- a. geen tijdstip van laad- of losgereed is overeengekomen, of;
- b. het schip niet op het overeengekomen tijdstip of de verwachte tijd van aankomst op de laad- of losgereed is op de laad- of losplek, of;
- c. de procedure van het berichten van de verwachte tijd van aankomst niet is gevolgd.

Artikel 6

De vermelde laad- en lostijden zijn overgenomen uit het gezamenlijke voorstel van de voornoemde marktorganisaties.

Een vervoerdocument is een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont, opgemaakt in de vorm van een cognossement of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document.¹ De *vervoerovereenkomst* geeft de verwachte hoeveelheid en het *vervoerdocument* de feitelijk geladen hoeveelheid.

Artikel 7

In Besluit 1991 werd de dag ingedeeld in vier tijdvakken van ieder zes uur; de tijdvakken in de avond en nacht telden niet mee als laad- of lostijd, tenzij er dan geladen of gelost werd. Dit onderscheid is losgelaten: de laad- en lostijd worden berekend in uren en lopen van maandag 6.00 tot en met zaterdag 18.00 uur ononderbroken door. Hiermee is rekening gehouden bij de bepaling van de laad- en lostijden in artikel 6.

Het derde en het vijfde lid hebben dezelfde strekking als in het Besluit 1991.

Het vierde lid regelt dat uitsluitend de uren die benut zijn voor het laden of lossen (bijvoorbeeld tussen zaterdag 18.00 en maandag 6.00 uur) meetellen in de laadtijd of lostijd.

Het besluit regelt uitsluitend de rechten en verplichtingen tussen vervoerder en afzender en heeft geen betrekking op arbeids- en rusttijden die een werkgever en werknemer in acht moeten nemen.

Artikel 8

De vermelde overliggelden zijn overgenomen uit het voorstel van de voornoemde marktorganisaties en zijn in overeenstemming met die in de ons omringende landen.

Een rekenvoorbeeld kan het verschil tussen het Besluit 1991 en het huidige besluit illustreren. Het overliggeld is de opdrachtgever aan de vervoerder verschuldigd. Een schip van 1350 ton vervoert 1242 ton bietenpulppellets van Bad Wimpfen (BRD) naar Wageningen.

¹ Zie artikel 1 van het Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI).

Berekening volgens besluit 1991

Voor deze ladinggrootte gelden 3,5 losdagen.

Ma	21-11	14:00: het schip meldt zich bij aankomst op de losplek losgereed						
Di	22-11	00:00–24:00 niet gelost	06:00	begin lostijd	1 losdag			
Wo	23-11	00:00–24:00 niet gelost			1 losdag			
Do	24-11	00:00–24:00 niet gelost			1 losdag			
Vr	25-11	14:00–17:00 lossen	12:00	einde lostijd	½ losdag	½ overligdag		
Za	26-11	00:00–24:00 niet gelost				1 overligdag		
Zo	27-11	00:00–24:00 niet gelost				1 overligdag		
Ma	28-11	07:00–19:00 lossen	19:00	einde lossing		1½ overligdag		
Totaal:							4 overligdagen	

Voor dit schip bedraagt het overliggeld € 440,92 per dag; verschuldigd is dus: $4 \times € 400,92 = € 1.603,68$.

Berekening volgens besluit 2011 bij dezelfde feitelijke omstandigheden

In de charter is overeengekomen dat het schip op woensdag 23 november om 6.00 uur losgereed is in Wageningen. Indien dat ook daadwerkelijk het geval is, gaat de lostijd op dat tijdstip in en geldt de korte lostijd: voor deze ladinggrootte is dat 44 uur.

Ma	21-11	14:00: het schip is losgereed op de losplek (dus vóór het afgesproken tijdstip)						
Di	22-11	00:00–24:00 niet gelost		–				
Wo	23-11	00:00–24:00 niet gelost	06:00	begin lostijd	18 losuren			
Do	24-11	00:00–24:00 niet gelost			24 losuren			
Vr	25-11	14:00–17:00 lossen	02:00	einde lostijd	2 losuren	22 overliguren		
Za	26-11	00:00–24:00 niet gelost				24 overliguren		
Zo	27-11	00:00–24:00 niet gelost				24 overliguren		
Ma	28-11	07:00–19:00 lossen	19:00	einde lossing		19 overliguren		
Totaal:							89 overliguren	

Voor dit schip bedraagt het overliggeld € 31,90 per uur; verschuldigd is dus: $89 \times € 31,90 = € 2.839,10$.

Artikel 10

De strekking is gelijk aan de overeenkomstige bepaling in het Besluit 1991.

Artikel 11

Door de specifieke regeling van termijnen in dit besluit is geen behoefte aan de meer algemene regels van de Algemene termijnenwet.

Artikel 13

De looptijd van het besluit is gelimiteerd op twee jaar, hetgeen de sector de gelegenheid biedt zich aan de markt aan te passen.

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten