



## 145

### **Besluit van 22 maart 1991 ter uitvoering van artikel 932, vierde lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart 1991)**

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

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie van 30 november 1990, Stafafdeling Wetgeving Nieuw B.W. nr. 37745/690, mede namens Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op artikel 932, vierde lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek; Gezien het advies van de Adviescommissie Goederenvervoer, bedoeld in artikel 6 van de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (Stb. 1951, 472);

De Raad van State gehoord (advies van 22 januari 1991, nr. W03.90.0610);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Justitie van 15 maart 1991, Stafafdeling Wetgeving Nieuw B.W., nr. 48297/91/6 mede namens Onze Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. werkdag: alle kalenderdagen, met uitzondering van de zondag en de daarmee gelijkgestelde dagen;
- b. de met de zondag gelijkgestelde dagen: de Nieuwjaarsdag, de Christelijke Tweede Paas- en Pinksterdag, de beide Kerstdagen, de Hemelvaartsdag, de dag waarop de verjaardag van de Koning wordt gevierd en de door de regering geproclameerde nationale feestdagen;
- c. verplaatsing: de in kubieke meters uitgedrukte waterverplaatsing van een binnenschip tussen het vlak van inzinking van het ledige vaartuig in zoet water en het vlak van de grootst toegelaten diepgang;
- d. motorschip: een binnenschip, bestemd voor het vervoer van zaken en ingericht om door middel van één of meer eigen werktuiglijke voortstuwingsmiddelen zelfstandig te varen met inachtneming van het bepaalde in onderdeel e;
- e. sleepschip of duwbak: elk binnenschip niet vallend onder d, alsmede een binnenschip voorzien van één of meer eigen werktuiglijke voortstuwingsmiddelen, die uitsluitend of nagenoeg uitsluitend worden aangewend voor verhaalwerkzaamheden of voor besturing;
- f. laadplaats: de gemeente, waar moet worden geladen;

- g. losplaats: de gemeente, waar moet worden gelost;
- h. laadplek: de plek binnen de laadplaats, waar moet worden geladen;
- i. losplek: de plek binnen de losplaats, waar moet worden gelost;
- j. ton: duizend kilogram lading.

## Artikel 2

Tenzij anders is overeengekomen, gelden voor reisbevrachtingen tot vervoer van zaken in de binnenvaart de volgende bepalingen.

## Artikel 3

1. Kennisgevingen van laad- of losgereedheid als bedoeld in artikel 930, eerste lid, en artikel 933 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek kunnen uitsluitend op werkdagen tussen 09.00 uur en 18.00 uur geschieden, met dien verstande dat zij op zaterdagen slechts kunnen worden gedaan, indien de vervoerster op de werkdag voorafgaande aan de zaterdag, vóór 17.00 uur heeft aangekondigd het voornemen te hebben bedoelde kennisgeving op zaterdag te doen.

2. Onverminderd het bepaalde in artikel 931, vijfde lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek doen kennisgevingen de laad- of lostijd ingaan aan het begin van het eerste tijdvak, bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de werkdag, die als eerste volgt op de werkdag waarop de kennisgeving van laad- of losgereedheid is gedaan.

## Artikel 4

1. Het aantal laaddagen bedraagt, indien de te vervoeren zaken een gewicht hebben van:

550 ton of minder	2
meer dan 550, doch niet meer dan 1500 ton	3
meer dan 1500, doch niet meer dan 2600 ton	3½
meer dan 2600 ton	4

2. Het aantal losdagen bedraagt, indien de vervoerde zaken een gewicht hebben van:

550 ton of minder	2
meer dan 550, doch niet meer dan 1000 ton	3
meer dan 1000, doch niet meer dan 1500 ton	3½
meer dan 1500, doch niet meer dan 2000 ton	4
meer dan 2000, doch niet meer dan 2600 ton	4½
meer dan 2600 ton	5

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

4. Het gewicht van de vervoerde zaken wordt bepaald door het cognossement of, indien dit ontbreekt of niet voldoende gegevens bevat, door andere bewijsmiddelen.

## Artikel 5

1. Elke dag heeft een werktijd van twaalf uren. Tenzij bij plaatselijke verordening anders is bepaald, vangt de werktijd aan om 06.00 uur en eindigt zij om 18.00 uur en is zij verdeeld in twee tijdvakken, lopend van 06.00 uur tot 12.00 uur en van 12.00 uur tot 18.00 uur. Als halve laad- of losdag telt elk tijdvak van werkdagen, die, afgezien van tussenliggende zondagen en de daarmee gelijkgestelde dagen, op elkaar volgen.

2. De vervoerster is verplicht gelegenheid te geven tot laden en lossen gedurende de nacht op voorwaarde dat hem een verzoek tot laad- of losgereed houden heeft bereikt vóór 18.00 uur daaraan voorafgaand.

Desgevraagd wordt de vervrachter schriftelijk mededeling van een dergelijk verzoek gedaan.

3. De vervrachter is niet verplicht gelegenheid te geven tot laden en lossen op zondagen en de daarmee gelijkgestelde dagen. Voor het laden en lossen op deze dagen is uitdrukkelijke toestemming van de vervrachter vereist.

4. Indien voor de aanvang of na het einde van de werktijd, bedoeld in het eerste lid, wordt geladen of gelost, dan telt elk der tijdvakken van 00.00 uur tot 06.00 uur, of van 18.00 uur tot 24.00 uur, waarin wordt geladen of gelost, als een halve laad-, los- of overligdag.

5. Doet een omstandigheid als voorzien in het vierde lid zich voor op een werkdag, waaraan een zondag of een met de zondag gelijkgestelde dag is vooraf gegaan, dan telt het tijdvak van 00.00 uur tot 06.00 uur, waarin wordt geladen of gelost als een gehele laad-, los- of overligdag; doet deze omstandigheid zich voor op een werkdag waarop een zondag of een met de zondag gelijk gestelde dag volgt, dan telt het tijdvak van 18.00 uur tot 24.00 uur, waarin wordt geladen of gelost als een gehele laad-, los- of overligdag.

6. Indien bij de aanvang van een tijdvak, als bedoeld in het vijfde lid, nog slechts een halve laad- of losdag beschikbaar is, wordt het tijdvak, waarin wordt geladen of gelost, slechts als een halve overligdag geteld.

7. Indien op een zondag of een met de zondag gelijkgestelde dag wordt geladen of gelost, dan gelden voor deze dag dezelfde regels als voor een werkdag, terwijl daarnaast aan de vervrachter een aparte vergoeding verschuldigd is ten bedrage van de helft van het overliggeld voor een dag met betrekking tot elk der tijdvakken van 00.00 uur tot 06.00 uur, van 06.00 uur tot 12.00 uur, van 12.00 uur tot 18.00 uur en van 18.00 uur tot 24.00 uur, waarin wordt geladen of gelost.

8. Elk in dit artikel genoemd tijdvak, waarin wordt geladen of gelost, wordt als een geheel tijdvak aangemerkt, ook al is slechts gedurende een gedeelte van het tijdvak geladen of gelost.

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

## Artikel 6

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 5 telt, voorzover de bevrachter of ontvanger het schip ophoudt nadat de laad- of lostijd, als bedoeld in artikel 4, is verstreken, elk tijdvak van zes uren, als bedoeld in artikel 5, eerste lid, als een halve overligdag en is met betrekking daartoe een vergoeding verschuldigd, gelijk aan de helft van het overliggeld per dag.

2. Het overliggeld bedraagt voor elke overligdag:

a. voor motorschepen: een vast bedrag van f 104, vermeerderd met 52 cent per m<sup>3</sup> van de verplaatsing.

b. voor sleepschepen en duwbakken:

1e indien de verplaatsing van het schip minder dan 600 m<sup>3</sup> is, een vast bedrag van f 115, vermeerderd met 23 cent per m<sup>3</sup> van de verplaatsing;

2e indien de verplaatsing van het schip 600 m<sup>3</sup> of meer is, een vast bedrag van f 253, vermeerderd met 19,5 cent voor elke m<sup>3</sup> boven 600 m<sup>3</sup> van de verplaatsing.

3. Voor de berekening van het overliggeld worden een halve m<sup>3</sup> en een gedeelte van een m<sup>3</sup>, groter dan een halve m<sup>3</sup>, voor een gehele m<sup>3</sup> gerekend en wordt een gedeelte van een m<sup>3</sup>, kleiner dan een halve m<sup>3</sup>, verwaarloosd.

4. Het overliggeld per tijdvak of per dag wordt afgerond op hele centen, waarbij een halve cent wordt afgerond naar boven.

## **Artikel 7**

1. Indien op meerdere plekken of plaatsen moet worden geladen of gelost, geldt de kennisgeving, bedoeld in artikel 930, eerste lid, en artikel 933 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, voor alle betrokken bevrachters of ontvangers gezamenlijk en wordt, onverminderd het bepaalde in artikel 932 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, de totale laad- of lostijd overeenkomstig het bepaalde in artikel 4, eerste en tweede lid, bepaald op basis van het totaalgewicht van de te vervoeren onderscheidenlijk vervoerde zaken.

2. In de gevallen, bedoeld in dit artikel, wordt het voor elke bevrachter of ontvanger beschikbare gedeelte van de totale laad- of lostijd vastgesteld in de verhouding van het gewicht van de voor hem te vervoeren of vervoerde zaken tot het totale gewicht van de te vervoeren of vervoerde zaken.

3. Voor zover een bevrachter of ontvanger het voor hem beschikbare gedeelte van de laad- of lostijd overschrijdt, is hij voor elk uur overschrijding een vergoeding verschuldigd, gelijk aan een vijfde gedeelte van het overeenkomstig artikel 6 vastgestelde overliggeld per tijdvak, tot een maximum, gelijk aan het overliggeld per bedoeld tijdvak.

4. Indien voor één bevrachter of ontvanger op meerdere plekken of plaatsen moet worden geladen of gelost, wordt de laad- of lostijd of de overligdagen geschorst gedurende het varen naar een volgende laad- of losplaats.

5. Indien voor meerdere bevrachters of ontvangers op meerdere plekken of plaatsen moet worden geladen of gelost, wordt de laad- of lostijd of de overligdagen geschorst gedurende het varen naar een volgende laad- of losplek en gedurende het varen naar een volgende laad- of losplaats.

6. Een schorsing als bedoeld in het vierde en vijfde lid gaat in aan het einde van het uur waarin het laden of lossen op de ene plek of plaats is beëindigd en duurt, indien het tijdstip van aankomst op de volgende plek of plaats tussen 06.00 uur en 18.00 uur valt, tot het einde van het uur 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 tussen 06.00 uur en 18.00 uur, eindigt de schorsing in ieder geval om 06.00 uur van de eerstvolgende werkdag na het tijdstip van aankomst.

7. In de gevallen bedoeld in het vijfde lid is de vervoerder verplicht om bij aankomst op de ene plek of plaats onverwijld de bevrachter of ontvanger op de eerstvolgende plek of plaats in kennis te stellen van die aankomst.

Voorts is de vervoerder verplicht zijn vertrek naar de volgende plek of plaats aan de bevrachter of ontvanger als bedoeld in de eerste zin van dit lid zo tijdig te berichten, dat deze de nodige maatregelen kan treffen. In elk geval mag de vervoerder niet later berichten dan bij de beëindiging der belading of lossing op de voorafgaande laad- of losplaats.

## **Artikel 8**

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

## **Artikel 9**

Het Koninklijk besluit van 7 februari 1952 (Stb. 63) wordt ingetrokken.

## Artikel 10

Dit besluit treedt in werking op het tijdstip waarop Boek 8 NBW in werking treedt.

## Artikel 11

Dit besluit kan worden aangehaald als «Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart 1991».

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 22 maart 1991

Beatrix

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
J. R. H. Majj-Weggen

Uitgegeven de *achtentwintigste* maart 1991

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin



## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Bij Koninklijk besluit van 21 januari 1981 (Stb. 15) is de hoogte van het overliggeld in de nationale en de internationale binnenvaart volledig gelijk getrokken.

Sinds het van kracht worden van de Bevrachtingsvoorwaarden 1981 op 30 november 1981 in de binnenlandse wilde vaart bestaan er echter aanzienlijke inhoudelijke verschillen tussen deze voorwaarden en het Koninklijk besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart (Stb. 1952, 63). Vanuit het bedrijfsleven is er op aangedrongen te komen tot een grotere uniformiteit van beide regelingen. Met het onderhavige besluit, dat het thans geldende besluit laad- en losdagen vervangt, wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan deze wens.

Een volledige gelijkheid van bepalingen is echter uitgesloten door de uitputtende opsomming van nader te regelen onderwerpen in artikel 932, vierde lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Zo is het onder meer niet mogelijk om de aanvang van de laad- of lostijd in dit besluit nader te regelen. Artikel 930 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek laat daarvoor in dit kader geen ruimte. Overigens staat het de partijen, die een overeenkomst tot vervoer van zaken willen sluiten, vrij om ter zake nadere afspraken te maken.

Op deze plaats zij reeds vermeld dat het onderhavige besluit op één punt een gedetailleerdere regeling geeft dan de Bevrachtingsvoorwaarden, te weten bij de berekening van de laad- en lostijden voor de afzonderlijke bevrachters of ontvangers bij meerdere laad- of losplaatsen. In de toelichting op artikel 8 zal hieraan aandacht worden gegeven.

Het besluit is getoetst aan de hand van de beknopte vragenlijst, opgenomen in de Aanwijzingen inzake de toetsing van ontwerpen van wet en van algemene maatregel van bestuur, vastgesteld bij Besluit van de Minister-President van 16 januari 1985, nr. 351994. Daarbij is gebleken dat tegen het besluit geen bezwaren bestaan uit het oogpunt van terughoudendheid met regelgeving.

### Artikelsgewijze toelichting

#### *Artikel 1*

In het onderhavige besluit ontbrak tot nu toe een omschrijving van het begrip verplaatsing. Gezien het essentiële karakter hiervan voor de omvang van het overliggeld is er voor gekozen om een éénduidige omschrijving van dit begrip op te nemen. De definitie is ontleend aan het Metingsbesluit Binnenvaartuigen 1978 (Stb. 1979, 358).

Bij de definities van motorschip, sleepschip en duwbak is rekening gehouden met de ontwikkelingen in de scheepsbouw. De in het Reglement van Onderzoek voor Rijnschepen 1976, het Tarief Ongeregeld Goederenvervoer Binnenscheepvaart en de voor de binnenlandse wilde vaart geldende Tariefbeschikking Overliggeld Binnenscheepvaart 1959 opgenomen omschrijvingen zijn als uitgangspunt gebruikt voor de definities in het kader van het onderhavige besluit.

In de in artikel 7 van het onderhavige besluit opgenomen regeling inzake de laad- en lostijd bij meerdere bevrachters c.q. ontvangers is een onderscheid gemaakt tussen laad/losplaatsen en -plekken. Om die reden is in artikel 1 omschreven wat onder deze begrippen wordt verstaan.

De definitie van de met de zondag gelijkgestelde dagen is uitgebreid met de door de regering geproclameerde nationale feestdagen. Ter vermijding van misverstanden wordt er op gewezen dat de vijfde mei bij

Besluit van 24 september 1990 (Stcrt. 1990, 190) als een dergelijke feestdag is aangewezen.

### **Artikel 3**

De afwijkende procedure inzake de kennisgeving op zaterdag en de vooraankondiging daarvan is ontleend aan artikel 32, derde lid, van de Bevrachtingsvoorwaarden 1981. Met de wijziging wordt voorts aangesloten bij het feit dat bij een zeer groot aantal verladere op zaterdag in het algemeen niet wordt gewerkt.

De in het tweede lid opgenomen regeling houdt verband met de in artikel 5 opgenomen gewijzigde regeling van de werktijden, die overeenkomt met de regeling in het derde lid van artikel 37 van genoemde voorwaarden.

### **Artikel 4**

Dit artikel komt inhoudelijk overeen met artikel 35 van de Bevrachtingsvoorwaarden 1981.

De Adviescommissie Goederenvervoer heeft in haar advies van 24 augustus 1987 voorgesteld om in dit besluit ook een regeling op te nemen voor een zogenaamde verkorte laad- en lostijd. Naar de mening van de Commissie zou daarmee worden voorzien in een duidelijke behoefte in de binnenvaart.

Het voorstel van de Adviescommissie komt overeen met het thans in de dagelijkse praktijk ook reeds gebruikte beding «half Nederlands wettelijk».

Dit besluit omvat evenals het Wetboek van koophandel en Boek 8 NBW regelend recht. Naar zijn aard mag dus reeds van de inhoud van dit besluit worden afgeweken. Het expliciet opnemen van een alternatieve bepaling, op grond waarvan kan worden afgeweken van een in dit besluit opgenomen regeling, is derhalve overbodig. De bestaande praktijk kan worden voortgezet.

### **Artikel 5**

De tekst van dit artikel is grotendeels ontleend aan artikel 37 van de Bevrachtingsvoorwaarden 1981. Door de splitsing van de dagelijkse werktijd in twee tijdvakken is de regeling voor verladere op financiële en voor vervoerders op concurrentiële gronden aantrekkelijker geworden.

### **Artikel 7**

De in dit artikel neergelegde regeling is opgenomen om in het internationale vervoer – waarbij het zwaartepunt ligt in het vervoer over de Rijn naar en van de BRD – bij het laden en lossen zowel in Nederland als in Duitsland een soortgelijke regeling van kracht te laten zijn. De inhoud van de regeling is ontleend aan de Verordening van 9 november 1940, Laden Löschen und Liegegeld en komt inhoudelijk overeen met de door het bedrijfsleven gedane voorstellen.

Overigens wijkt de in dit artikel opgenomen regeling af van het in artikel 42 Bevrachtingsvoorwaarden 1981 bepaalde. Wanneer laatstgenoemd artikel ongewijzigd zou zijn overgenomen, zou de internationaal vervoerende binnenvaartondernemer veel tijd en energie kwijt zijn alvorens vast te kunnen stellen of en zo ja, welke vervoerster hem geld verschuldigd is en hoeveel. De nieuwe regeling schept hierin duidelijkheid. Daardoor worden problemen voorkomen. Bovendien wordt aangesloten bij reeds langer bestaande regelingen.

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,  
J. G. M. Alders