



Advies Raad van State inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur Tweede tijdelijke besluit laden en lossen binnenvaart

Nader Rapport

4 juli 2014

Nr. 533582

Directie Wetgeving en Juridische Zaken

Aan de Koning

Nader rapport inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur Tweede tijdelijke besluit laden en lossen binnenvaart

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 23 mei 2014, kenmerk 2014001002, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen.

Dit advies, gedateerd 19 juni 2014, No.W03.14.0156/II, bied ik U hierbij aan.

De Afdeling advisering van de Raad van State onderschrijft de strekking van het ontwerpbesluit en maakt daarbij een tweetal kanttekeningen waar ik graag op inga.

De eerste kanttekening betreft de terugwerkende kracht van het ontwerpbesluit. De Afdeling advisering van de Raad van State geeft aan dat dit in beginsel niet de voorkeur geniet om redenen van kenbaarheid en rechtszekerheid. Ik onderschrijf het uitgangspunt dat een wettelijke regeling om de hiervoor genoemde redenen zo weinig mogelijk terugwerkende kracht dient te hebben.

Echter, in de onderhavige situatie was het in de concrete omstandigheden niet mogelijk om de door de marktpartijen verzochte verlenging van de wettelijke regeling direct te laten aansluiten op de bestaande regeling, die het karakter droeg van een overgangsregeling.

De wettelijke regeling is weliswaar van regelend recht – partijen hebben de vrijheid om daarvan af te wijken – maar in de praktijk is het gebruikelijk dat de overeenkomsten worden gebaseerd op de wettelijke regeling. Dientengevolge zou er een lacune ontstaan, indien er een periode zou zijn waarvoor geen wettelijke regeling zou gelden. Om dit gebrek aan rechtszekerheid voor de marktpartijen weg te nemen, is het in dit geval juist nodig om aan het ontwerpbesluit terugwerkende kracht te verbinden.

De tweede kanttekening betreft het feit dat het ontwerpbesluit een tijdelijk karakter draagt, waardoor het van rechtswege zal vervallen op 6 juli 2015. De Afdeling advisering van de Raad van State vraagt zich af of er voldoende aanwijzingen zijn dat de marktpartijen binnen dit tijdsbestek tot goede afspraken zullen komen.

De Europese verladersorganisatie (EVO) heeft in samenwerking met de Binnenvaart Branche Unie en het Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart in het najaar van 2013 de eerste concepten van de nieuwe bevrachtingsvoorwaarden afgerond en deze ter consultatie voorgelegd aan geïnteresseerden en betrokkenen. Op grond van deze berichten hebben mijn ambtgenoot van Infrastructuur en Milieu en ik er vertrouwen in dat partijen elkaar vóór juli 2015 voldoende hebben gevonden om zonder wettelijke regeling verder te kunnen.

De nota van toelichting is naar aanleiding van de opmerkingen van de Afdeling advisering van de Raad van State aangevuld.

Ik moge U hierbij het ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

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



Advies Raad van State

No. W03.14.0156/II
's-Gravenhage, 19 juni 2014

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 23 mei 2014, no.2014001002, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Veiligheid en Justitie, mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit houdende nadere regels voor laadtijden, lostijden en overliggeld in de binnenvaart (Tweede tijdelijke besluit laden en lossen binnenvaart), met nota van toelichting.

Op 6 juli 2013 is het Tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart (hierna: Tijdelijk besluit) vervallen. Volgens de toelichting is 'daags voor het vervallen van het Tijdelijk besluit' verzocht tot verlenging ervan. Met het voorliggende ontwerpbesluit wordt een nieuw besluit vastgesteld dat gelijklopend is aan het Tijdelijk besluit. Om de periode tussen het vervallen van het Tijdelijk besluit en dit hernieuwde tijdelijke besluit te overbruggen, voorziet het ontwerpbesluit in terugwerkende kracht tot 6 juli 2013. De Afdeling advisering van de Raad van State onderschrijft de strekking van het ontwerpbesluit, maar maakt daarbij de volgende kanttekeningen.

De nota van toelichting vermeldt dat het Tijdelijk besluit bedoeld was om een geleidelijke overgang te bieden naar minder bemoeienis van de overheid met de bevrachtingsvoorwaarden. De gewenste omvorming van de binnenvaartmarkt had na twee jaar echter nog niet plaatsgevonden, waardoor verlenging van het Tijdelijk besluit noodzakelijk werd geacht. De Afdeling heeft daar begrip voor, maar merkt op dat tussen het vervallen van het Tijdelijk besluit en het aanhangig maken van het voorliggende ontwerpbesluit, dat qua inhoud identiek is aan het Tijdelijke besluit, ruim tien maanden zijn verstreken. Dit lange tijdsverloop heeft tot gevolg dat voor het voorliggende ontwerpbesluit, dat een geldingsduur zal hebben van twee jaar, terugwerkende kracht van bijna een jaar nodig is. Om redenen van kenbaarheid en rechtszekerheid verdient dit in beginsel niet de voorkeur.

Ook merkt de Afdeling op dat het Tweede tijdelijk besluit over ruim een jaar, te weten op 6 juli 2015, opnieuw van rechtswege vervalt. De nota van toelichting besteedt geen aandacht aan de vraag in hoeverre er aanwijzingen zijn dat deze korte termijn voldoende gelegenheid biedt om de gewenste omvorming van de binnenvaartmarkt nu wel te realiseren. Indien die aanwijzingen er op dit moment nog niet zijn, is aannemelijk dat kort na totstandkoming van het onderhavige besluit opnieuw de wens tot verlenging van het (tweede) Tijdelijk besluit zal opkomen.

De Afdeling adviseert in de toelichting op het bovenstaande in te gaan.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging in dezen een besluit te nemen, nadat aan het vorenstaande aandacht zal zijn geschonken.

*De vice-president van de Raad van State,
J.P.H. Donner.*



Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Besluit van houdende nadere regels voor laadtijden, lostijden en overliggeld in de binnenvaart (Tweede tijdelijke besluit laden en lossen binnenvaart)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister Veiligheid en Justitie van 20 mei 2014, 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 ..., nr. ...);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Veiligheid en Justitie van ..., 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 aantoonst;

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 1.000 kg		laadtijd in uren werktijd	lostijd in uren werktijd	laadtijd in uren werktijd	lostijd in uren werktijd
ten minste	kleiner dan	kort		lang	
0	400	27	36	39	48
400	900	30	40	42	52
900	1.400	33	44	51	62
1.400	2.200	36	48	60	72
2.200	3.300	39	52	63	76
3.300	5.500	42	56	66	80
5.500		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

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, werkt terug tot en met 6 juli 2013 en vervalt met ingang van het derde jaar na die datum.

Artikel 13

Dit besluit wordt aangehaald als: Tweede tijdelijke besluit laden en lossen binnenvaart.

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

De Minister van Veiligheid en Justitie,



NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Doelstelling

Met ingang van 6 juli 2013 jl. is het Tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart (hierna: Tijdelijk besluit) komen te vervallen. Dat besluit strekte ter vervanging van het Besluit laad- en lostijden en overliggelden in de binnenvaart 1991 dat verouderd was.

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 regelend recht, dat van toepassing is voor zover niet anders tussen partijen is overeengekomen.

Met het Tijdelijk besluit werd invulling gegeven aan de mogelijkheid die het vierde lid van artikel 932 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek biedt om bij algemene maatregel van bestuur de in dat artikel opgesomde onderwerpen te regelen. Ten opzichte van het oude Besluit laad- en lostijden en overliggelden in de binnenvaart 1991 bood het Tijdelijk besluit een geleidelijke overgang naar minder bemoeienis van de overheid met de bevrachtingsvoorwaarden. Het besluit regelde 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.

Ten tijde van de totstandkoming van het Tijdelijk besluit achtte de binnenvaartsector twee jaar voldoende om de binnenvaartmarkt zodanig om te vormen dat een besluit als het Tijdelijk besluit overbodig zou zijn. Derhalve werd voorzien in een werkingsduur van slechts twee jaar.

Inmiddels blijkt echter, dat, ondanks de nodige inspanningen van de sector, de gewenste omvorming van de binnenvaartmarkt, mede door de nog steeds voortdurende economische crisis, nog niet heeft plaatsgevonden.

Daarom hebben de voorzitters van de Binnenvaart Branche Unie, de Algemeene Schippers Vereniging en de ledengroep Varende Ondernemers van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart de Minister van Infrastructuur en Milieu daags voor het vervallen van het Tijdelijk besluit, verzocht dit te laten voortbestaan gelet op de economische situatie waarin de binnenvaart op dit moment verkeert. Desgevraagd heeft het verladend bedrijfsleven aangegeven bij monde van de EVO alsook vertegenwoordigers van scheepsbevrachters en logistieke dienstverleners in de binnenvaart geen bezwaar te hebben tegen een, in de tijd gelimiteerde, verlenging van het Tijdelijk besluit.

Ofschoon het desalniettemin wenselijk blijft dat – ook in economisch zwaardere tijden – marktpartijen onderling zelf afspraken maken en overheidsregelingen zoals opgenomen in het Tijdelijk besluit de verhouding tussen vervoerders en verladers zo kort mogelijk beïnvloeden, heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer geïnformeerd over haar voornemen om voor zover mogelijk een verlenging van het Tijdelijk besluit te bewerkstelligen (Kamerstukken II, 2012–13, 30 523, nr. 78).

Omdat het Tijdelijk besluit een algemene maatregel van bestuur is, is het gelet op de noodzakelijke procedure voor het wijzigen van een dergelijk besluit, niet mogelijk gebleken het Tijdelijk besluit te verlengen voor 6 juli 2013 doch wordt met het onderhavige besluit een nieuw besluit vastgesteld dat gelijkloend is aan het Tijdelijk besluit. Om de periode tussen het vervallen van het Tijdelijk besluit en dit hernieuwde tijdelijke besluit te overbruggen, zal dit besluit voorzien in terugwerkende kracht tot 6 juli 2013. Ter onderscheid met het eerste Tijdelijke besluit laden en lossen binnenvaart zal aan de citeertitel van dit besluit 'Tweede' worden toegevoegd.

Administratieve en overige lasten voor bedrijven en instellingen

Evenals het eerste Tijdelijke besluit bevat dit besluit 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. Het besluit heeft geen gevolgen voor de toegang tot de markt of voor het verblijf op de markt.

Vaste verandermomenten

In afwijking van het stelsel van de vaste verandermomenten voor wet- en regelgeving treedt dit besluit in werking daags na publicatie in het Staatsblad. Het voortbestaan van de bepalingen van het Tijdelijk besluit wordt immers sterk gewenst door de gehele bedrijfstak waaraan door dit besluit te laten



terugwerken tot 6 juli 2013 ook tegemoet wordt gekomen. Toepassing van het stelsel van Vaste verandermomenten biedt hier derhalve geen meerwaarde.

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:

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

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 twee 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 voorbereiden en de belading of lossing op dat tijdstip beginnen. 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 belegd 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 van toepassing indien:

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

Artikel 6

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

Voor de inwerkingtreding van het Tijdelijk besluit 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.

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



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 ongewijzigd ten opzichte van het eerste Tijdelijke besluit.

Een rekenvoorbeeld schetst het verschil tussen de periode voor 2011 en na inwerkingtreding van het eerste Tijdelijke besluit. Het overliggeld is de opdrachtgever aan de vervoerder verschuldigd. Een schip van 1.350 ton vervoert 1.242 ton bietenpulppellets van Bad Wimpfen (BRD) naar Wageningen.

Berekening in de situatie voor 2011

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: $4 \times € 440,92 = € 1.603,68$.

Berekening vanaf 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 zoals dat gold tot inwerkingtreding van het Tijdelijk besluit.

Artikel 11

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

Artikel 12

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,