

Laden en lossen in de binnenvaart: onderhandeling, regelgeving of gebruik?

CHRISTA SYS



© Academia Press
Ampla House
Coupure Rechts 88 (3e verd.)
9000 Gent
Tel. 09 233 80 88
info@academiapress.be
www.academiapress.be

Christa Sys
Laden en lossen in de binnenvaart: onderhandeling, regelgeving of gebruik?
Gent, Academia Press, 2015, xiii + 269 pp.

Omslagfoto: Ann Verhetsel
Omslagontwerp: Nevelland

Lay-out: punctilio.be

ISBN: 978 94 014 6674 5 - D/2019/45/606
NUR 804

Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag de inhoud van deze site niet worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van de betreffende uitgevers.

Woord vooraf

Laden en lossen is een belangrijke onderdeel van de operationele activiteiten verbonden aan de binnenvaart. Het is de bedoeling van dit handboek studenten, lectoren uit het hoger onderwijs en geïnteresseerden met praktijkvoorbeelden in te leiden in de verschillende regelgevingen over laden, lossen en overliggen in de binnenvaart in België en in de buurlanden (Duitsland, Nederland en Frankrijk), inzicht te geven in de verschillen tussen de gebruikelijke (sector)regelgevingen en contractueel bedongen clausules; en dit op een duidelijke en beknopte manier. Daarnaast is er ook aandacht voor het Antwerps gebruik, nl. de Antwerpse Voorwaarden 1951.

Dit handboek zou niet tot stand gekomen zijn zonder de bereidwillige medewerking van velen. Allereerst wens ik Dhr. W. De Decker te danken voor de aanmoediging om de eerdere uitgave bekroond door Antwerpse Scheepvaartvereniging in 2004 te actualiseren. Het resulteert in een heruitgave van de Antwerpse Voorwaarden 1951, aangevuld met een deel over laden en lossen in de binnenvaart in het algemeen. Verder dank ik volgende mensen voor inspirerende gesprekken (in alfabetische volgorde)

- ◆ Mevr. E. Achten, Managing Director Van Doosselaere & Achten BVBA;
- ◆ Mevr. M. Beelen, Consulent-Strategie en Ontwikkeling Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen;
- ◆ Mevr. H. Bruggeman, Adjunct-directeur generaal van de Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV);
- ◆ Dhr. P. Cornelis, Manager Barge Freightng, Lalemant Ghent;
- ◆ Dhr. O. de Volder, Binnenvaartondernemer MS Libra;
- ◆ Dhr. M. Huybrechts, General Manager Logistics – Atlantic nv;
- ◆ Dhr. L. Malysse, CTL EMEA – Barge Lead, Cargill;
- ◆ Dhr. F. Meersman, Directeur RKE – Rijn en Kanaalvaart, Internationale expeditie;
- ◆ Dhr. D. Mondelaers, General Manager Antwerp Stevedoring International nv;
- ◆ Dhr. W. Moyersoens, CEO ArcelorMittal Logistics Belgium European Purchasing Platform;
- ◆ Dhr. J. Smits, Line Manager, Belgo-Iberian Maritime nv;
- ◆ Dhr. A. Pegg, Senior Advisor – Marketing, Promotion & Commercial Relations Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen;
- ◆ Dhr. P. Rifaut, Binnenvaartondernemer Floralia;
- ◆ Dhr. J. Selis, Inland Waterways Transportation Ghent, Cargill;
- ◆ Dhr. F. Swiderski, Directeur vzw ITB asbl;
- ◆ Dhr. C. Van Lancker, Voorzitter Europese Schippersorganisatie;

- ◆ Dhr. G. Van Overloop, CEO De Grave-Antverpia nv;
- ◆ Dhr. B. Verreth, Assistent statistiek, Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen, Afdeling statistiek en documentatie;
- ◆ Dhr. S. Volckaerts, General Manager Operations Rickmers Linie.

Mijn collega's, in het specifiek Marie-Anne Baert, (oud-)studenten en vrienden wil ik bedanken voor hun suggesties en kritische opmerkingen. Eventuele fouten of tekortkomingen in deze studie zijn uitsluitend de verantwoordelijkheid van de auteur. Ondanks alle zorg die eraan werd besteed, vinden sommige lezers misschien bepaalde aspecten onderbelicht of ten onrechte (on)besproken. Reacties zijn dan ook van harte welkom: christa.sys@uantwerpen.be.

November 2014

Christa Sys

Inhoudsopgave

Woord vooraf	i
Lijst van figuren	ix
Lijst van tabellen	xi
Inleiding	1
Deel 1 Bepalingen betreffende laden, lossen en overliggen	7
Hoofdstuk 1 Belgische bepalingen voor het laden, lossen en overliggen van binnenvaartschepen	9
1.1. Wet op de rivierbevrachting	9
1.1.1. Historiek	10
1.1.2. Bepalingen voor laden, lossen en overliggen	13
1.1.3. Voorbeelden	19
1.1.3.1. <i>Berekening compensaties voor motorschepen</i>	19
1.1.3.2. <i>Berekening compensaties voor Duwbakken</i>	25
1.2. Nieuw laad- en losbesluit België	26
1.2.1. Bepalingen voor laden, lossen en overliggen	27
1.2.2. Voorbeelden	33
1.3. Verladers, ontvangers en bevrachters in België reageren	38
1.3.1. Imexgracondities	38
1.3.2. Sidmarcondities	47
1.4. Sommige binnenvaartondernemers reageren ook	49
1.5. Impact herziening Belgische scheepvaartrecht	51
Hoofdstuk 2 Laad- en lostijden en liggeld in Duitsland	53
2.1. Bepalingen voor laden, lossen en overliggen	54
2.2. Praktijkvoorbeelden	58
Hoofdstuk 3 Franse laad- en losreglementering	65
3.1. Bepalingen betreffende laden, lossen en overliggen	65
3.2. Praktijkvoorbeelden	67

Hoofdstuk 4	Nederlandse wet	71
4.1.	Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart 1991	72
4.2.	Tijdelijk besluit laden en lossen in de binnenvaart 2011.....	75
4.2.1.	Van oud naar nieuw besluit	75
4.2.2.	Bepalingen over laden, lossen en overliggen.....	77
4.2.3.	Voorbeelden	81
Hoofdstuk 5	Slotbeschouwingen: onderhandelen of regelgeving?	91
Deel 2	Antwerpse Voorwaarden 1951 voor levering uit lichter aan lijnschepen	99
Hoofdstuk 1	Definiëring en doel van de Antwerpse Voorwaarden 1951	101
Hoofdstuk 2	Historische achtergrond	103
Hoofdstuk 3	Scheidsrechterlijke commissie	107
Hoofdstuk 4	Partijen	109
Hoofdstuk 5	Verplichtingen	111
5.1.	Gemeenschappelijke verplichtingen	111
5.1.1.	Samenwerking	111
5.1.2.	Berichtgeving	112
5.2.	Specifieke verplichtingen	112
5.2.1.	Verplichtingen van de binnenvaartondernemer	113
5.2.1.1.	<i>Melden van de lichter</i>	113
5.2.1.2.	<i>Tekenen van het register</i>	113
5.2.1.3.	<i>Vergoeding bij het laattijdig ter beschikkingstellen van de lichter</i>	113
5.2.2.	Verplichtingen van de FOB-leveraar	113
5.2.3.	Verplichtingen van de FOB-ontvanger	115
5.2.4.	Verplichtingen van de scheepsagent.....	115
5.2.4.1.	<i>Afroepen – afroeptermijn – overmacht</i>	115
5.2.4.2.	<i>Overschrijding lostijd</i>	116
5.2.4.3.	<i>Verplichte lossing</i>	116
5.2.4.4.	<i>Vergoeding betalen</i>	116

Hoofdstuk 6 Goederensoorten die onder toepassing vallen van de Voorwaarden 1951	117
6.1. Toepassingsgebied	117
6.2. Niet van toepassing	118
6.3. Makkelijk versus moeilijk behandelbare producten	118
Hoofdstuk 7 Werking	121
7.1. Verwittigingstermijnen na te leven bij het afroepen van de goederen .	121
7.2. Shiften	121
7.2.1. Algemeen	121
7.2.2. Gesplitste partijen	123
7.3. Liggeld	124
7.3.1. Rijntrafiek	124
7.3.1.1. <i>Motorschepen</i>	124
7.3.1.2. <i>Duwbakken</i>	125
7.3.2. Niet-Rijntrafiek	127
7.4. Overliggeld	127
7.5. Andere vergoedingen	127
7.5.1. Werkzaamheden bij nacht, op zondag of wettelijke feestdag.	127
7.5.2. Verhaalvergoeding	128
7.6. Liggeldfonds	129
7.7. Voorbeelden	131
Hoofdstuk 8 Belang van de Antwerpse Voorwaarden 1951	137
8.1. Onderbouwd met cijfers	138
8.2. Standpunten van de betrokken partijen	144
8.2.1. Behouden van de Antwerpse Voorwaarden 1951?	145
8.2.2. Actualisatie van de Antwerpse Voorwaarden 1951?	149
8.3. Bevrachten onder FOB-voorwaarden of Belgische wet?	154
Hoofdstuk 9 Slotbeschouwing: onderhandeling of gebruik?	157
Synthese: Succesvolle onderhandelingen binnen een raamwerk ...	159
Referenties	161

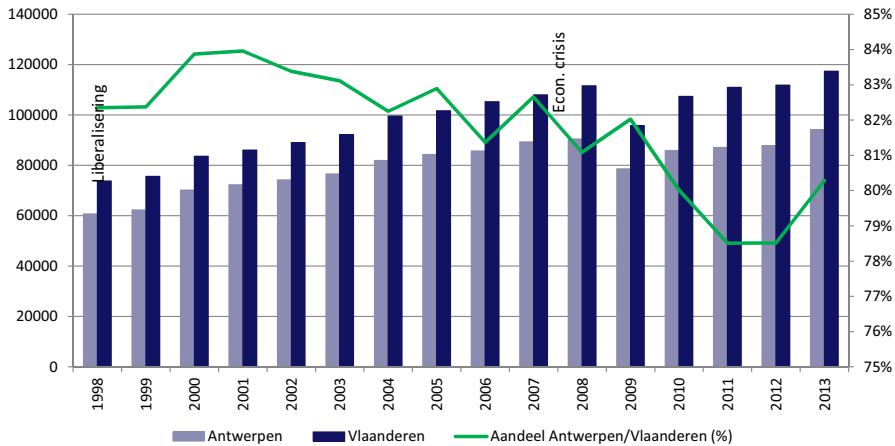
Bijlagen.		167
Bijlage 1	Wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting	169
Bijlage 2	BW/Hoofdstuk III, afdeling II. Ondernemers van vervoer te land en te water.	181
Bijlage 3	Koninklijk Besluit van 4 mei 1999	183
Bijlage 4	Koninklijk Besluit van 4 mei 1999	185
Bijlage 5	Brief – Omzetting in Euro van de bedragen van de overliggelden	187
Bijlage 6	Koninklijk Besluit van 19 juni 2011	189
Bijlage 7	Wijziging van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting.	191
Bijlage 8	IMEXGRA© – Synagra – Bemefa – KVBM condities . .	193
Bijlage 9	Wet van 3 juni 2014	197
Bijlage 10	Sidmarcondities	201
Bijlage 11	Voorgestelde bepalingen in het kader van de herziening van het Belgische scheepvaartrecht . . .	203
Bijlage 12	Verordening voor de laad- en lostijden en liggeld in de binnenvaart 1999	205
Bijlage 13	Verordening over de laad- en losdag alsmede de laad- en lostijden in de binnenscheepvaart.	209
Bijlage 14	Duitse Wet '94 – Liggeld per dag.	211
Bijlage 15	Contract Type mentionné à l'article D. 4451-3	213
Bijlage 16	Aanpassing vergoedingen voor overliggen	225
Bijlage 17	Besluit van 22 maart 1991	227
Bijlage 18	Besluit van 22 juni 2011	233
Bijlage 19	Antwerpse Voorwaarden 1951 voor levering uit lichter aan lijnschepen	247
Bijlage 20	Bijvoegsel I: Producten en partijen welke onder toepassing vallen van de Antwerpse Voorwaarden . .	255
Bijlage 21	Brief – Aanpassingen van de Antwerpse Voorwaarden 1951 – AGHA	257

Bijlage 22	Uittreksel uit de publicatie Scheidsrechterlijke Commissie voor toepassing van de Antwerpse Voorwaarden 1951 voor levering uit lichter aan lijnschepen	259
Bijlage 23	Maritiem containerverkeer 1980-2013	261
Bijlage 24	Maritiem goederenverkeer, massagoed – stukgoed 1982-2013	263
Bijlage 25	Maritiem goederenverkeer, stukgoed 1980-2013, niet-gecontaineriseerd, ijzer en staal	265
Bijlage 26	Overzichtskaart	267
Bionote	269

Inleiding

Aanlevering van goederen via de binnenvaart speelt een belangrijke rol in Vlaanderen en in het bijzonder binnen de haven van Antwerpen. In 2013 werd in Vlaanderen 117,4 miljoen ton binnenvaartvervoer (of 62,5% van de Belgische binnenvaartrafiek) in de zeehavens gegenereerd. Dit is een stijging van 60% tegenover 1998. Met een trafiekprestatie van bijna 95 miljoen ton zette de haven van Antwerpen in 2013 een record neer. Dit komt overeen met 80% van de Vlaamse binnenvaartrafiek. (Figuur 1)

Figuur 1: Binnenvaartvervoer in Vlaanderen en de haven van Antwerpen (x 1 000 ton)



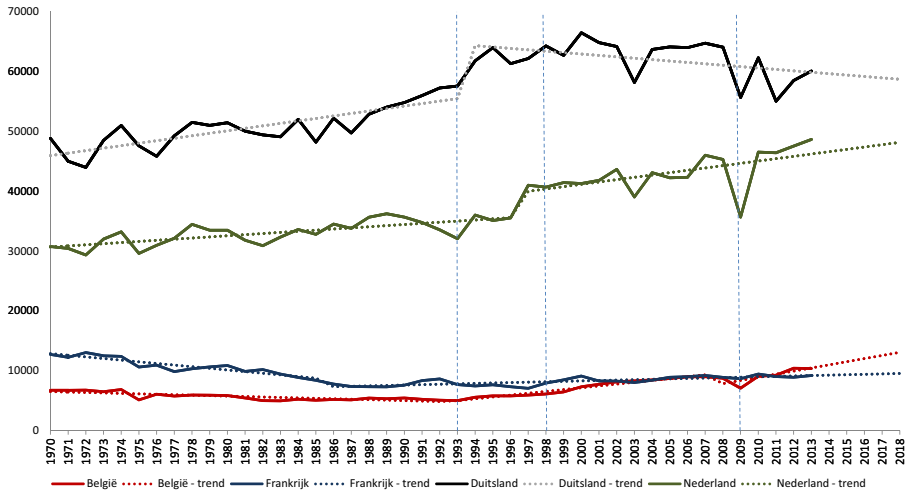
Bron: eigen verwerking gebaseerd op Studiedienst voor de Vlaamse regering (2013), Port of Antwerp (2014) en PBV (2014)

De rol van de binnenvaart in de gewestelijke en haven economie wordt in de toekomst nog belangrijker. Figuur 2 toont de evolutie van de binnenvaart (uitgedrukt in tonkilometer) in België en in de buurlanden (Duitsland, Frankrijk en Nederland) over de periode 1970-2013. De onderliggende trend¹ samen met de voorspellingen over een periode van vijf jaar (2014-2018) verkregen op basis van een regressiemodel worden ook weergegeven in Figuur 2.

¹ Hierbij werd rekening gehouden met eventuele structuurbreuken of wijzigingen van de bestaande trend. Het identificeren van de mogelijke trendbreuken werd op een visuele en statistische manier gedaan. De analyse van de tijdreeks van de Belgische binnenvaart suggereert omslagpunten in 1993 (opening van de Europese markt), 1998 (liberalisering) en 2009 (economische crisis).

In het kader van het Witboek Transport (2011) legt de Europese Commissie zichzelf immers ambitieuze doelen op die zullen bijdragen tot de verdere groei van de binnenvaart. Kennis van de gebruiken en (gewijzigde) regelgevingen in de binnenvaart blijven noodzakelijk.

Figuur 2: Evolutie binnenvaart in tonkilometer



Bron: eigen verwerking op basis van data van Eurostat (2014)

Vanaf 1 januari 1993 gingen de grenzen in Europa open. Dit heeft geleid tot een gemeenschappelijke vervoermarkt. De liberalisering kwam echter maar geleidelijk tot stand. Sinds november 1998 is de Belgische binnenvaartsector geliberaliseerd. Deze Europese verplichting leidde tot een herteekening van de bedrijfs- en sectororganisatie. Liberalisering impliceert immers het beginsel van contractuele vrijheid; dus onderhandelen over wederzijdse rechten en plichten. Dat is minder evident voor een sector waar de rechten en plichten van de betrokken partijen relatief nauwkeurig geregeld zijn in wetgeving en vaak ook gebaseerd zijn op oude gewoonten en gebruiken. Dit is ook het geval bij laden en lossen van goederen² in de binnenvaart, al dan niet rechtstreeks aan een zeeschip.

² Onder goederen wordt 'droge lading' begrepen. Laden, lossen en overliggen in de tankvaart wordt verder niet besproken.

Figuur 3 toont een overzicht van de regelgevingen voor het laden en lossen van binnenvaartschepen.³ Daarnaast beschikken havens, de verladende sector en sommige binnenvaartondernemers over een eigen regelgeving.

Figuur 3: Regelgevingen voor het laden en lossen van binnenvaartschepen⁴



Het kostenplaatje dat aan het laden of lossen van goederen en overliggen⁵ in de binnenvaart vasthangt, maakt goede afspraken noodzakelijk. In de praktijk maken de ligtijd en de vergoeding voor overliggen het voorwerp uit van onderhandelingen. Als bv. afspraken over de betaling van het (over)liggeld niet expliciet op de vervoersovereenkomst zijn vermeld, valt het vervoeren van goederen over het algemeen onder het rechtssysteem van het land waar geladen, respectievelijk gelost wordt. De wetgeving is aanvullend van aard.

³ De coöperatie NPRC U.A., in samenwerking met de Binnenvaart Branche Unie (B.B.U.) en Van Dam & Kruidenier Advocaten, bundelde de regelgeving in een handig wetboek. Elektronisch beschikbaar via <http://www.nprc.nl/nl/node/27> of <http://www.algemeeneschippersvereniging.nl/liggeld.html>.

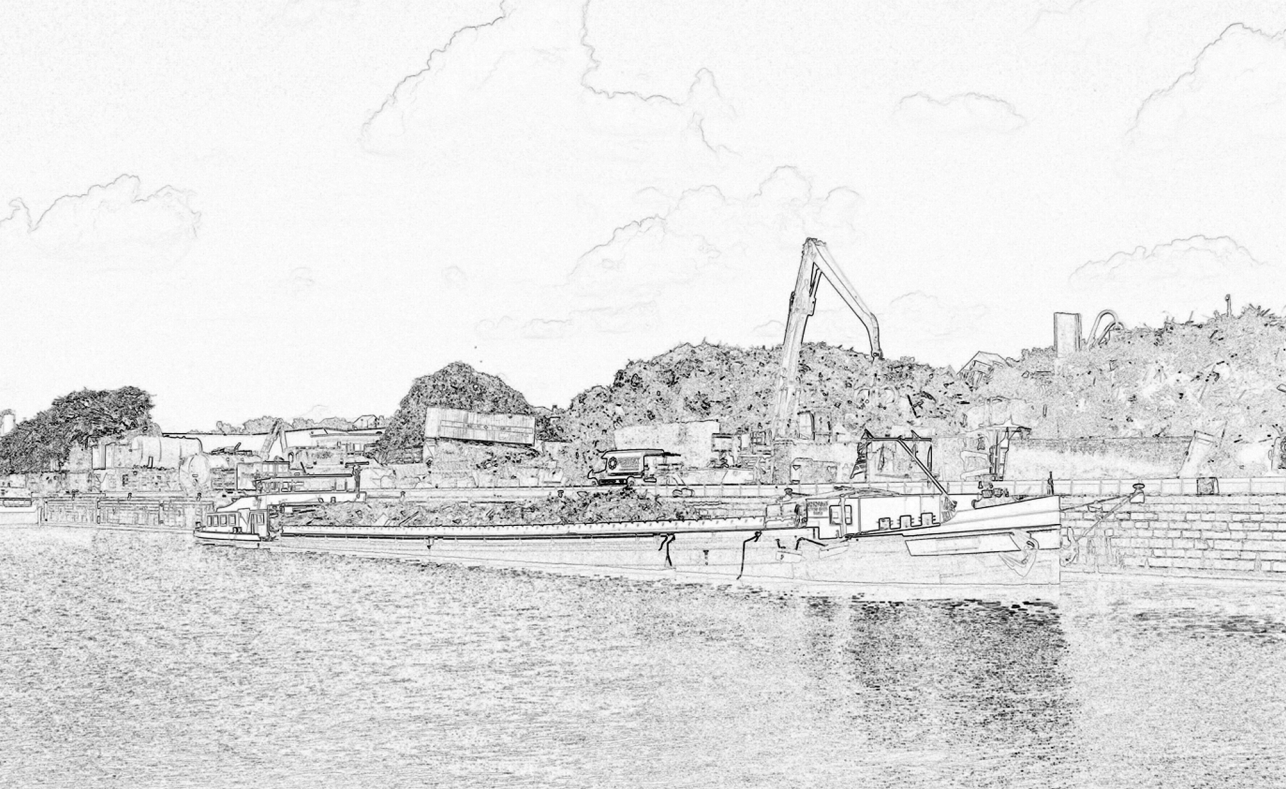
⁴ In Zwitserland is een op privaatrechtelijke basis opgestelde standaardovereenkomst van toepassing.

⁵ Indien de toegestane laad- of lostijd overschreden wordt, komt het binnenschip in overligtijd (overliggen). Overliggen is niet te beïnvloeden door de binnenschipper, wel door de verlader (Schuttevaer, 2011b).

den 1951. In hoofdstuk 7 maken voorbeelden de werking van de Antwerpse Voorwaarden 1951 duidelijk. Vervolgens wordt in hoofdstuk 8 nagegaan of de Antwerpse Voorwaarden aan belang verliezen. Naast cijfermateriaal wordt ook aandacht aan de verschillende standpunten van de betrokken actoren, nl. de scheepsagent, de FOB-leveraar, de FOB-ontvanger en de binnenvaartondernemer besteed. Tot slot worden in de conclusie enkele reflecties over de Antwerpse Voorwaarden 1951 geformuleerd.

In beide delen maken praktische voorbeelden de berekeningen van liggeld- en overliggeld duidelijk. De respectieve regelgevingen, sectorcondities, e.d.m. zijn opgenomen in bijlagen.

Het samenbrengen van de wettelijke regelgeving, sectorcondities en gebruiken in één volume is een brede benadering van het onderwerp 'laden, lossen en overliggen in de binnenvaart'. De twee delen zijn op een onafhankelijke wijze geschreven. De lezer kan zich desgewenst beperken tot één deel dat hem/haar interesseert. Een synthese ten slotte beantwoordt de vraag betreffende onderhandeling, regelgeving of gebruik.



Deel 1

Bepalingen betreffende laden, lossen en overliggen

Hoofdstuk 1

Belgische bepalingen voor het laden, lossen en overliggen van binnenvaartschepen

De bepalingen voor het laden en lossen van binnenschepen waren in België frequent voorwerp van wijziging(-en)⁹ met uitzondering van de vergoeding voor overliggen. De recentste wijziging is de publicatie van een nieuwe regeling over de ligtijden en overliggelden, nl. het Koninklijk Besluit over de ligtijd en het bedrag van de overliggelden voor de binnenbevrachting van 19 juni 2011.

Doordat in de praktijk ook de niet meer geldende regelingen nog vaak worden toegepast, komt in dit hoofdstuk eerst de Wet op de Rivierbevrachting (of de 'oude' Belgische wet) aan bod. Daarna volgen de nieuwe bepalingen voor het laden en lossen van binnenvaartschepen.

1.1. Wet op de rivierbevrachting

De Wet van 5 mei 1936 op de Rivierbevrachting bepaalt de rechten en de plichten en de aansprakelijkheid van de bevrachter en de binnenvaartvervoerder die een bevrachtingsovereenkomst afsluiten. (Bijlage 1)

Juridisch is de Wet op de Rivierbevrachting frequent artikelsgewijze geanalyseerd en bediscussieerd (o.a. De Delahaye, 1936, Bladel, 1951; De Decker, 1991; Kluwer, 1998, Verheyen, 2013). De problematiek komt ook aan bod in de rechtspraak¹⁰. Daarentegen is deze technische materie amper voorwerp van bedrijfseconomische analyse¹¹. Een uitgebreide literatuurstudie is dan ook niet aan de orde.

Na de historiek worden achtereenvolgens de artikelen 16 tot en met 26 toegelicht. Deze artikelen omvatten de bepalingen over laden, lossen en over-

⁹ Ter illustratie enkele voorbeelden: Het opgeheven Ministerieel Besluit van 15 november 1985 betreffende de laad- en lostijd en het bedrag van het liggeld voor de door bemiddeling van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart gesloten bevrachtingscontracten voor de transporten uit te voeren binnen de grenzen van het Rijk alsook het Koninklijk Besluit van 2 mei 1985 betreffende de laad- en lostijd en het bedrag van het liggeld inzake rivierbevrachting, gewijzigd bij het Koninklijk Besluit van 20 november 1985 onderscheiden verschillende tonnagesklassen voor de respectieve laad- en lostijd. (De Decker, 1991) In het KB betreffende de ligtijd en het bedrag van de overliggelden inzake binnenvaartbevrachting van 4 mei 1999 wordt geen onderscheid meer gemaakt qua aantal dagen tussen het laden en het lossen. Het KB betreffende de ligtijd en het bedrag van de overliggelden op het gebied van de binnenvaart van 19 juli 2011 wijzigt opnieuw de tonnagesklassen en schaft de bijkomende vergoeding voor nacht- en zondagsvergoeding af.

liggen. Daarna wordt aan de hand van praktijkvoorbeelden de berekeningen van het (over)liggeld toegelicht.

1.1.1. Historiek

De historiek wordt onderverdeeld in drie periodes: (1) van een geliberaliseerde markt tot beperking contractvrijheid, (2) van toerbeurtsysteem naar een geliberaliseerde markt en (3) van nationale naar internationale regelgeving. Hierna worden deze periodes beknopt toegelicht.

VAN EEN GELIBERALISEERDE MARKT TOT BEPERKING CONTRACTVRIJHEID

Liberalisering in de binnenvaart is niet nieuw. In de 19^{de} eeuw impliceerde het vervoer per binnenschip het beginsel van contractuele vrijheid. Toen was er amper sprake van enige wetgeving. De eerst 10 wetsartikelen van de algemene vervoerswet van 25 augustus 1891 vormden het uitgangspunt voor het ‘contract voor de binnenvaart’. De wetgever had evenwel bij het opmaken van deze wet alleen het vervoer te land, de vervoerlieden en de spoorwegen voor ogen. Daarnaast werd het vervoer per binnenschip geregeld door de artikelen 1782 tot 1786 uit het Burgerlijk Wetboek (Bijlage 2). Deze artikelen focussen eerder op de aansprakelijkheid van de vervoerder dan op de rechten en plichten van de verschillende partijen bij de vervoersovereenkomst. Verder kon men terugvallen op de bepalingen van de zeebevrachting of de gebruiken of algemene bepalingen. Deze regelgeving was echter te divers en niet aangepast aan de bijzondere noden van de binnenvaart. (De Decker, 1991; Kluwer, 1998)

In 1912 richtte de overheid de ‘Hoogere Raad voor de Binnenscheepvaart’ op. Die moest informatie over de binnenvaart samenbrengen en een raming maken van de middelen die nodig waren om het beheer en de exploitatie van de bevaarbare waterwegen te verbeteren. Door deze Hoogere Raad werden in 1927 ‘*Conditions Generales d’affrètement*’ opgesteld en aangevuld met de ‘*Conditions générales d’affrètement*’ (1934), die echter uitdrukkelijk

¹⁰ In een zaak voor de Rechtbank van Koophandel in Gent werd een schadevergoeding geëist wegens overliggelden (die aan de schipper betaald moest worden) omdat door een staking van de havenarbeiders in Gent een schip veel te laat kon worden gelost. De Rechtbank oordeelde dat, omwille van het feit dat de duur van de staking niet voorzien kon worden, deze staking een geval van overmacht uitmaakt dat ervoor zorgt dat de termijn voor overligdagen geschorst werd. “*Het volstaat immers dat de staking dermate algemeen is dat, ondanks sporadische werkhervattingen, zij redelijk een hinderpaal vormt waaraan niet kan worden weerstaan* (Kh. Gent 22 april 1975, RHA 1975-76, 170-175).

¹¹ NEA publiceerde in 2003 een bijzonder interessante studie. In deze studie evalueerde NEA de laad-, lostijd en overliggeld regelingen in vergelijking met de kosten per liguur naar scheepstype in de binnenvaart. In de berekeningen dateren de kosten van juli 2002. De marktomgeving is intussen gewijzigd (bv. de impact van de economische crisis en de belangrijkste wijzigingen van de regelingen vanaf 2011).

aanvaard moesten te worden, om geldingskracht te hebben. (De Decker, 1991) Deze algemene voorwaarden konden niet de nodige ruggensteun bieden aan alle partijen die bij het vervoer betrokken zijn, zodat de noodzaak ontstond voor een wettelijke reglementering. De Hoogere Raad voor de Binnenscheepvaart werkte in opdracht van de regering een voorstel tot wettelijke reglementering uit. Het voorstel was een compromis tussen de belangen van de binnenvaartondernemers en de verladers en scheepsbevrachters. Het wetsontwerp werd vervolgens in het Parlement aangenomen. De Wet van 5 mei 1936 op de Rivierbevrachting werd op 10 juni 1936 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Bijgevolg moest artikel 274 van de Zeewet, met uitzondering van de artikelen 89 en 90, ingetrokken worden. (De Decker, 1991; Kluwer 1998)

De Wet op de Rivierbevrachting (verder afgekort met W.R.B.) heeft als doelstelling de rechtszekerheid te verhogen (dus misbruiken te voorkomen) zonder afbreuk te doen aan de contractuele vrijheid. De W.R.B. heeft een suppletief¹² karakter. Dit komt tot uiting in de bewoording ‘behoudens strijdig beding’ (artikel 1 W.R.B.¹³). Met uitzondering van de artikelen 5 (commissieloon) en 33 (verbod ontheffing van aansprakelijkheid voor binnenlands vervoer) blijft de contractvrijheid vooropstaan. (De Decker, 1991, pp. 152-153)

De contractuele vrijheid voor het nationaal drogeladingvervoer werd opgeheven door het Ministerieel Besluit van 27 januari 1969. Op straffe van nietigheid moesten bevrachtingen, tot stand gekomen door bemiddeling van de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart¹⁴, afgesloten te worden conform de bepalingen van de W.R.B.. Het Ministerieel Besluit van 27 februari 1980 breidde deze regel uit voor het nationaal tankvervoer. Op dat moment waren de bepalingen van de wet voor elk nationaal vervoer van dwingend recht.

¹² Suppletief duidt op wettelijke bepalingen die de vervoersovereenkomst aanvullen. Deze term duidt dus een regeling aan voor het geval de partijen niet anders zijn overeengekomen.

¹³ Artikel 1 regelt niet enkel de bevrachting om te varen maar ook de bevrachting om te liggen (drijvend magazijn). In dit laatste contract wordt een bepaalde termijn afgesproken. In het geval de vooraf bepaalde periode overschreden worden, is ook hier liggeld verschuldigd. Dit valt buiten de scope van voorliggend handboek.

¹⁴ Naar aanleiding van de slechte positie van de binnenschippers door de economische crisis werd in België op 12 september 1944 de Dienst voor de Regulering van de Binnenvaart opgericht. Deze dienst was ook verantwoordelijk voor de toerbeurtreglementering die tot 1 december 1998 heeft gefunctioneerd. De toerbeurtreglementering was gebaseerd op een gecentraliseerde aanbidding van de vrachten en laadruimten en waakte over de eerlijke verdeling van de beschikbare vracht onder de schippers die zich voor het vervoer ervan aanboden. Ongeveer een derde van het goederenvervoer over de binnenwateren ging in België via deze toerbeurtreglementering.

VAN TOERBEURTSTELSTEL NAAR EEN GELIBERALISEERDE MARKT

Met de publicatie van het Ministerieel Besluit van 27 januari 1969 begon het debat over het al dan niet afschaffen van de schippersbeurzen onder overheidstoezicht. De meningsverschillen namen over de jaren toe.¹⁵ Uiteindelijk legde de Richtlijn 96/75/EG (19 november 1996) van de Europese Commissie, de Europese binnenvaart, “een grotere commerciële flexibiliteit en een systeem van vrijheid van bevrachting en prijsvorming van vervoer te bereiken” op. Dit leidde op 1 januari 2000 tot de opheffing van toerbeurtstelsels¹⁶.

Deze Europese verplichting leidde tot een hertekening van de bedrijfs- en sectororganisatie. Liberalisering impliceert immers het beginsel van contractuele vrijheid; d.i. de tarieven en de voorwaarden worden door het mechanisme van vraag en aanbod bepaald. De grootte van de aangeboden lading, de beschikbare scheepsruimte en de waterstanden bepalen voortaan de vrachtprijs.

VAN NATIONALE NAAR INTERNATIONALE REGELGEVING

Het CMNI-verdrag¹⁷ of het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren regelt de rechten en verplichtingen van de overeenkomstsluitende partijen, de vervoerdocumenten, het recht om over de goederen te beschikken en de aansprakelijkheid. Het CMNI-Verdrag is voor de binnenvaart het meest relevante verdrag; zoals bv. het CMR-Verdrag voor het wegvervoer en het COTIF-Verdrag voor het spoorvervoer. Elke in België gesloten overeenkomst voor het internationaal vervoer van goederen over de binnenwateren valt sinds 1 december 2008 onder de bepalingen van het CMNI-verdrag. (Hacksteiner, 2007) Het binnenlands vervoer blijft onderworpen aan de nationale wetgeving, i.c. de Wet van 5 mei 1936 op de Rivierbevrachting van kracht. (FOD, 2014) Dit is verschillend met bv. het CMR-verdrag en het ADR-verdrag dat wel in de nationale wetgeving is omgezet.

Het CMNI-verdrag treft op het punt van laden en lossen van de goederen en overliggeld geen regeling. De partijen hebben steeds de mogelijkheid om de voorwaarden hierover vast te leggen in een vervoersovereenkomst. Voor

¹⁵ Lees meer van der Meulen, D. (1999).

¹⁶ Stimulansen voor liberalisering kwamen uit Duitsland met de afschaffing van de *Festfrachten* in 1993 en uit Frankrijk met de wet van 12 juli 1994 die voorzag in een beëindiging van het bestaande toerbeurtstelsel met een overgangperiode van ten hoogste zes jaar. De afschaffing van de schippersbeurs en de toerbeurt gebeurde in Vlaanderen op 1 december 1998 (gebaseerd op Ministerieel Besluit van 28 oktober 1996). In Nederland regelde het wetsvoorstel (12 mei 1998) de geleidelijke en geharmoniseerde afschaffing van de desbetreffende toerbeurtstelsels en minimumtarieven in de binnenvaart met ingang van 2000, conform de Europese richtlijn.

¹⁷ De afkorting ‘CMNI’ staat voor ‘*Convention de Budapest relative au contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure*’ (Boedapest – 22 juni 2001).

het binnenlands vervoer blijft vooralsnog de Wet van 5 mei 1936 op de Rivierbevrachting van kracht.

In het kader van de nieuwe Belgische scheepvaartrecht leeft het idee om het toepassingsgebied van het CMNI-Verdrag uit te breiden tot het nationaal vervoer (Hacksteiner, 2007). (zie Deel 1, sectie 1.5)

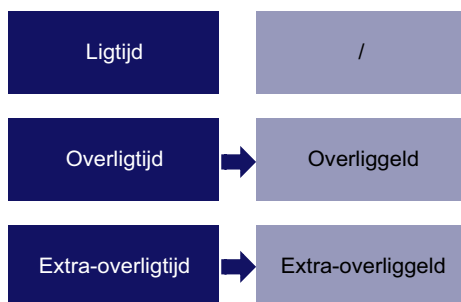
1.1.2. Bepalingen voor laden, lossen en overliggen

Zoals in andere (inter-)nationale verdragen omschrijft de W.R.B. de termen ‘laden’ en ‘lossen’ niet. Van Bladel (1961) definieert het laden als “*l’action de remplir une embarcation à l’aide d’un fardeau, de la pourvoir de la marchandise destinée*” en het lossen als “*débarasser le bateau de son fardeau*”. Het tijdstip en de duur van het laden of lossen wordt daarentegen wel omschreven.

LIGTIJD, OVERLIGTIJD EN EXTRA-OVERLIGTIJD

Het **tijdstip** van laden en lossen mag zowel bij nacht (van 22u00 tot 06u00) als overdag (06u00 tot 22u00) plaatsvinden, ook op zondagen en wettelijke feestdagen (artikel 16 W.R.B.)¹⁸.

Figuur 4: Terminologie



De W.R.B. maakt een onderscheid tussen ligtijd, overligtijd en extra-overligtijd (Figuur 4). De term **ligtijd** wijst op de tijd afgesproken bij een bevrachting voor respectievelijk laden (*laadtijd*) en lossen (*lostijd*) (art. 17, lid 1 W.R.B.). De ligtijd kan door de partijen vrij (bv. 2 dagen) bepaald worden. Als dat niet het geval is, geldt een door de Koning vastgestelde tabel (Bijlage 3). De tonnenmaat vormt de basis voor de berekening. Als die niet

¹⁸ Dit kwam overeen met het shiftwerk in de havens. De periode van 20u00 tot 22u00 werd vroeger “kleine nachtwerk” (van 20u00 tot 22u00) genoemd (Cornelis, 2014). Intussen is de 24-uurs economie in de binnenvaart min of meer ingeburgerd. Zondagsrust ligt in Nederland nog gevoelig omwille van geloofsovertuiging.

bekend is, wordt de tonnenmaat berekend volgens de meetbrief (art. 17, lid 2 W.R.B.). Bij de bepaling van de ligtijd wordt dus geen rekening gehouden met de tonnenmaat van het schip. Als het schip langer in gebruik blijft dan voorzien, komt het binnenschip in **overligtijd**. Na afloop van de overligtijd die aan de duur van de ligtijd gelijk is, is er sprake van **extra-overligtijd**.

DUUR VAN HET LADEN EN LOSSEN

De **aanvang van de ligtijd** wordt in artikel 19 W.R.B. geregeld. De ligtijd begint op de dag nadat het schip aankomt op de plaats die is aangeduid: a) in de bevrachtingsovereenkomst voor het laden of b) in het cognossement voor het lossen. Als evenwel het laden of lossen start op de dag van de aankomst, gaat de ligtijd op die dag in. Als de bevrachter of ontvanger afwezig is (bv. buiten de kantooruren), dan meldt de schipper hem/haar schriftelijk of telegrafisch de datum waarop het schip op zijn bestemming is aangekomen (art. 20 W.R.B.).

Zondagen en wettelijke feestdagen waarop niet wordt geladen of gelost, worden in de **berekening van de ligtijd** niet meegerekend (art. 21 W.R.B.). Als er verscheidene afzenders of geadresseerden zijn, wordt de ligtijd voor elk van hen afzonderlijk berekend volgens de hoeveelheden die moeten worden geladen of gelost. De schipper bepaalt, al naargelang de stuwing, de volgorde bij het laden en lossen en geeft er schriftelijk bericht van op het ogenblik dat hij zijn aankomst doet vaststellen in uitvoering van artikel 20. Voor wie eerst moet laden of lossen, begint de ligtijd volgens artikel 19. Bij elke volgende afzenders of geadresseerden begint de ligtijd bij het verstrijken van de termijn die aan de vorige toegestaan werd. Als die termijn niet gehaald wordt, begint de ligtijd op het ogenblik waarop het laden en lossen klaar is.

De overligdagen lopen daarentegen wel door en worden berekend met volle dagen tot op het einde van de lading of de lossing, met inbegrip van zon- en feestdagen (art. 23 W.R.B.). Afzenders of geadresseerden die de termijn overschrijden waarop zij recht hebben, zijn dus overliggeld verschuldigd zonder hoofdelijk verbonden te zijn. (art. 24 W.R.B.)

VERGOEDING VOOR OVERLIGGEN

Als het schip langer in gebruik wordt gehouden dan voorzien, ontstaat het recht op **overliggeld** (art. 18 W.R.B.). Het overliggeld is een compensatie voor de scheepseigenaar voor de (niet-gerealiseerde) opbrengst van een aansluitende reis, de vaste kosten (bv. personeelskosten) en eventuele schadeclaims (bv. art. 41 W.R.B.). Deze vergoeding is verschuldigd aan de binnenschipper en wordt bepaald in de bevrachtingsovereenkomst. Als die overeenkomst er niet is, wordt het overliggeld bepaald volgens het tarief van

het KB betreffende de ligtijd en het bedrag van de overliggelden inzake binnenvaartbevrachting van 4 mei 1999 berekend (Bijlage 3).

In hetzelfde KB vermeldt een randvoorwaarde dat het globale bedrag van het overliggeld dat per dag voor een schip verschuldigd is, niet lager mag zijn dan het hoogste bedrag van het grootste schip van de lagere categorie (art. 2. K.B. 1999 – Bijlage 4)

Ongeacht de geladen of geloste hoeveelheden wordt het overliggeld berekend volgens het maximumlaadvermogen van het schip bij de grootste diepgang die toegelaten is bij artikel 1 van het algemeen politie- en scheepvaartreglement (A.S.R.), zoals dat vermogen blijkt uit de meetbrief. Het overliggeld is van rechtswege verschuldigd na afloop van de ligtijd, zonder dat daarvan kennis hoeft te worden gegeven (art. 22 W.R.B.). Artikel 25 geeft een antwoord op de vraag wie het overliggeld verschuldigd is, nl. in de laadhaven door degene voor wiens rekening het schip bevracht wordt; in de bestemmingshaven door degene die het cognossement aanbiedt om de lading in ontvangst te nemen.

Na de overlijtijd kan de schipper/eigenaar **extra-overliggeld** (gelijk aan het overliggeld verhoogd met 50%) eisen. Dit laatste is pas verschuldigd vanaf de dag die volgt op de dag dat de schipper de betrokkene daartoe schriftelijk in gebreke stelt (art. 26 W.R.B.). Datzelfde artikel bepaalt dat de schipper zich 15 dagen kan laten schadeloosstellen als er niet geladen of niet gelost wordt¹⁹.

BIJKOMENDE VERGOEDING

Het laden en lossen bij nacht, op een zondag of op een wettelijke feestdag geeft recht op bijkomende vergoedingen of compensaties²⁰. Als de bevrachtingsovereenkomst daarover niets bepaalt, geldt het KB tot vaststelling van de vergoedingen en compensaties voor het laden en lossen van schepen uitgevoerd bij nacht, op een zondag of op een wettelijke feestdag van 4 mei 1999 (Bijlage 4). Deze vergoedingen kunnen samengevoegd worden (bv. werken gedurende de nacht op zondag geeft cumulatief recht op een vergoeding voor het nachtwerk en compensatie voor de zondag).

Tabel 1 geeft een samenvatting van de wettelijke regeling voor de laad- en lostijden, het overliggeld en de vergoedingen voor nachtwerk en zondagwerk.

¹⁹ In Nederland bestond ook een regeling, waarbij de schipper na vier overligdagen, zijn werkelijke verlies kon doorberekenen (doorgaans 50% verhoging liggeld).

²⁰ Een derde bijkomende kost betreft de verhaalvergoeding (zie Deel 2, 7.5.2)