



CxO Redactie



O.T.M.
BELGIAN SHIPPERS' COUNCIL
www.otmbe.org

NIEUWE WETGEVING LAAT TE VEEL RUIMTE VOOR INTERPRETATIE

Toen in 2007 de MSC Napoli voor de kust van het Verenigd Koninkrijk verging en het daaropvolgende onderzoek uitwees dat de verscheper een foutief totaal gewicht had opgegeven voor een vijfde van de containers, werd door de reders sterk aangedrongen op een wetgeving die dit voor eens en voor altijd verleden tijd zou maken.

Hoewel in het onderzoeksrapport verschillende andere oorzaken van deze scheepsramp aangemerkt werden, is op dit aspect de International Maritime Organization in actie geschoten. Het resultaat is een aanvulling op SOLAS (Safety of Lives at Sea), de internationale conventie die veiligheidsaspecten aan boord van zeeschepen regelt. Deze aanvulling schrijft voor dat vanaf 1 juli 2016 een container pas aan boord van een zeeschip geladen mag worden als het totale gewicht, de zogenaamde VGM (Verified Gross Mass), door de partij die genoemd staat als verscheper op het connossement tijdig aan de kapitein of zijn vertegenwoordiger doorgegeven is.

EXACTE GEWICHT BEPALEN

OTM krijgt regelmatig de vraag of de gewichten bij benadering bepaald mogen worden. Het is duidelijk dat

de nieuwe wetgeving dit niet toelaat. Alle gegevens die gebruikt worden in de berekening moeten gebaseerd zijn op een bepaling van het gewicht ergens in de productieketen van het desbetreffende onderdeel. Dit betekent niet dat er niet uitgegaan mag worden van gegevens die door de leverancier van onderdelen of verpakkingsmateriaal enzovoort, opgegeven zijn en die eventueel ook in het ERP verwerkt zijn. Die gegevens, voor zover de leverancier betrouwbaar is, mogen overgenomen worden. Het risico als die gegevens toch fout blijken, blijft evenwel bij de verscheper die op het connossement vermeld staat. Als tijdens een controle vastgesteld wordt dat de VGM meer dan de handhavingstolerantie afwijkt van wat gemeten is tijdens de controle, dan betekent dit niet automatisch een strafrechtelijk onderzoek. Omdat veel zaken de

VGM beïnvloeden, zal een onderzoek in eerste instantie nakijken of de correcte procedures gevolgd zijn. Als dat het geval is, is het eronwaarschijnlijk dat vervolginvestiging gestart zal worden. Als daarentegen blijkt dat de gevolgde procedures de wetgeving niet respecteren of dat de procedures niet correct gevolgd zijn, zal wellicht wel gesanctioneerd worden. In België worden ook hier de gangbare boetes in het scheepsrecht gehanteerd.

CONCLUSIE

Hoewel de toevoeging tot SOLAS wat betreft het bepalen van de VGM reeds jaren in de maak is, het pas in de laatste maanden daaraan een en ander duidelijker geworden is. Langs deze weg tracht OTM zijn leden die nodige duidelijkheid ook te verschaffen. Bovenstaande is gebaseerd op verschillende gesprekken met de FOD Mobiliteit en voorts het buitenland de informatie die via de zusterorganisaties van OTM bekomen is. Sommige van de aanvullingen en commentaren die in dit artikel staan, zijn gebaseerd op interpretaties. Over deze regelgeving is nog geen jurisprudentie beschikbaar en daarom is het moeilijk overal volledige zekerheid over te hebben. Bijkomende vragen kunnen steeds via de ledensecretarissen aan OTM gesteld worden. De voornaamste conclusie die OTM nu reeds kan trekken is dat in deze wetgeving in al zijn eenvoud zoveel zaken voor interpretatie vatbaar zijn, dat het voor verladend België niet evident is zich hierop goed voor te bereiden. OTM roept al zijn leden op hier ernstig over na te denken. Hoe meer containers aangeboden worden zonder VGM omdat de verlader er niet klaar voor is, hoe groter de kans dat er chaos en congestie zal ontstaan. OTM zal dit dan ook nauwlettend in het oog houden en zijn leden helpen dit te voorkomen.

EXECUTIVE SUMMARY

Op 1 juli moet van elke container die op een zeeschip wordt geladen het exacte leeggewicht bekend zijn. De nieuwe regelgeving is echter summier en laat te veel ruimte voor interpretatie.

content@cxonet.be



CXO