

Alfaport Resolutie Elektronische Vrijstelling Containers

De laatste jaren wordt er voor de vrijstelling op kaai van containers meer en meer afgestapt van het gebruik van een papieren laatvolgen. In de plaats treden verschillende vormen van elektronische vrijstelling: per fax, per e-mail, met pincodes ... De elektronische vormen zijn veel sneller en goedkoper dan het op kaai laten bezorgen van de laatvolgen's. De vrijstelling met pincode biedt bovendien meer garanties inzake veiligheid: de risico's voor vervalsing zijn miniem, enkel de persoon in het bezit van de pincode kan de container afhalen, de container wordt enkel vrijgesteld bij het invoeren van de pincode op terminal, ...

Om de voorwaarden voor het gebruik van de elektronische vrijstelling vast te leggen, werden convenanten afgesloten tussen de goederenbehandelaars en de rederijen/agenturen. De convenanten, eenzijdig opgesteld door de goederenbehandelaars, verschillen van terminal tot terminal.

Ondanks de talrijke voordelen verbonden aan het elektronische vrijstellen, aarzelen nog verscheidene firma's aan de overstap. Redenen hiervoor zijn velerlei: onvrede van de rederijen/agenturen met de teksten van de convenanten die in hun ogen te weinig garanties bieden voor de reders, goederenbehandelaars die naargelang de klant met zeer uiteenlopende vormen van vrijstelling werken, ontvangers die klagen over de rechtsonzekerheid die ontstaat na het doorgeven van de pincode en het effectieve afleveren van de containers, ...

Om de eisen van de verschillende partijen te verzoenen en om een veralgemeend gebruik van elektronische vrijstellingen te promoten, werd binnen Alfaport Antwerpen enkele maanden geleden een dedicated werkgroep opgericht. De werkgroep boog zich over het herschrijven van de Agha-resolutie van 22 december 1997 i.v.m. de procedure voor de aflevering van containers op omheinde terminals. Deze Agha-resolutie met in bijlage een tekst van convenant werd om allerlei redenen in de praktijk niet gebruikt door de havengebruikers en is tot vandaag dode letter gebleken. Om te vermijden dat de nieuwe resolutie net als haar voorganger in de praktijk niet gebruikt zou worden en om tot een voor iedereen aanvaardbare tekst te komen, raadpleegden de leden van de werkgroep (bestaande uit vertegenwoordigers van goederenbehandelaars, expediteurs en scheepsagenten) op geregelde tijdstippen hun achterban.

Binnen de werkgroep werd een ontwerp-tekst voor een standaardconvenant opgesteld die rekening houdt met de verzuchtingen van de verschillende partijen. Zo werd naast een convenant tussen rederij/agent en goederenbehandelaar, een tweede convenant voor de relatie rederij/agent en expediteur uitgewerkt. Bedoeling is tegen 1 januari 2011 in de haven van Antwerpen UITSLUITEND met deze convenanten te werken, d.w.z. geen verschillen meer naar gelang de verschillende terminals.

- Modelconvenant tussen de goederenbehandelaar en de rederij of haar scheepsagent

Beide partijen spreken hier af voor de vrijstelling van **import**containers uitsluitend gebruik te maken van een elektronische vrijgaveprocedure. De rederij/scheepsagent zal per container een elektronische vrijgavecode (= pincode) genereren. Deze code wordt per EDI aan de goederenbehandelaar bezorgd. De inhoud en de technische specificaties van het EDI-bericht worden in bijlage aan het convenant toegevoegd. De goederenbehandelaar zal de betreffende container

enkel kunnen afleveren aan de ontvanger na inbrenging van (1) het betreffende containernummer en (2) bijhorende elektronische vrijgavecode door de ontvanger of zijn vertegenwoordiger in het ICT-systeem van de goederenbehandelaar op terminal. Door ondertekening van het nieuwe modelconvenant worden alle vorige vrijgaveprocedures die tussen partijen werden overeengekomen, vervangen.

De partijen wordt wel de mogelijkheid geboden om specifieke noodprocedures en extra beveiligingsmaatregelen af te spreken. Deze zullen als bijlage toegevoegd worden aan het convenant. Hetzelfde geldt voor specifieke technische afspraken.

De scheepsagent/rederij kan de goederenbehandelaar op elk moment vragen de vrijstelling van de container in te trekken. Ook kan overeengekomen worden dat de container automatisch wordt geblokkeerd na het verstrijken van de vrije periode.

Bij onjuiste toepassing van de vrijgaveprocedure zal de goederenbehandelaar aangesproken kunnen worden indien hij niet kan aantonen dat de container werd afgeleverd tegen inbrenging van de correcte vrijgaveprocedure.

- Modelconvenant tussen de rederij/scheepsagent en de expediteur

Om ook de nodige garanties te bieden voor de ontvanger binnen de beperkingen van de huidige aansprakelijkheidswetgeving, werd een tweede convenant gecreëerd. Dit dient afgesloten te worden tussen de rederij/scheepsagent en de expediteur. Hierin wordt een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen de overgang van aansprakelijkheid voor wat betreft overdracht van informatie (i.e. elektronische vrijgavecode) en voor wat betreft het effectieve aflevering.

Beide partijen komen overeen uitsluitend te werken volgens een elektronische vrijgaveprocedure. Deze procedure vervangt alle vorige afgesproken vrijgaveprocedures. De rederij/scheepsagent zal per importcontainer een elektronische vrijgavecode (= pincode) genereren. Deze code wordt per EDI aan de expediteur bezorgd (de inhoud en de technische specificaties van het EDI-bericht worden in bijlage aan het convenant toegevoegd), tenzij door partijen wordt overeengekomen deze te bezorgen via een e-mailbericht. De rederij/scheepsagent bezorgt dezelfde code per EDI aan de goederenbehandelaar. Het doorgeven van de vrijgavecode genereert enkel de overdracht van verantwoordelijkheid voor wat betreft het overdragen van informatie. De effectieve aflevering vindt pas plaats bij ingave van de vrijgavecode en het bijhorende containernummer in het ICT-systeem van de goederenbehandelaar op de terminal.

In bijlage aan het convenant worden ook de voorwaarden tot elektronische vrijgave opgesomd: deze voorwaarden gaan van een goede aankomst en daadwerkelijke lossing van het zeeschip, cognossement- en andere vervoersvoorwaarden tot betaling van alle verschuldigde kosten. Bij verstrijken van de vrije periode is intrekking van de vrijgave door de rederij/scheepsagent zonder mededeling mogelijk. Intrekking tijdens de vrije periode is enkel mogelijk indien bijkomende kosten verschuldigd zijn of in andere bijzondere gevallen. Deze laatste vorm van intrekking wordt meegedeeld aan de ontvanger of zijn vertegenwoordiger. Verdere bepalingen betreffende het terugbrengen van de container en de douaneverplichtingen waaraan de ontvanger zich dient te houden. De scheepsagent op zijn beurt engageert zich, binnen zijn mogelijkheden, om de notifying party zoals vermeld op de B/L, in te lichten over de aankomst van het zeeschip, de voorwaarden en

de praktische modaliteiten van de vrijgave, de vrije periode, de tarieven, de terugbrenging, de douaneverplichtingen en andere relevante aspecten.

Hogervermelde teksten gaan uit van de huidige bepalingen in de Zeewet. Bij aanpassing van de Zeewet zullen ook deze teksten herzien moeten worden.

Voorlopig kunnen de convenanten enkel gebruikt worden voor containers op containerterminals. Op termijn zullen oplossingen uitgewerkt worden voor conventionele lading of containers op conventionele kaaien.

Gezien het hier gaat om "model"convenanten dient gewezen te worden om de mogelijkheid om tussen partijen andere voorwaarden, uitbreidingen, etc. overeen te komen.

Door de continue opmars van e-commerce dient ook voor het vrijstellen van containers voor de meest efficiënte oplossingen gekozen te worden. Het gebruik van een uniforme procedure voor de ganse haven zal deze keuze alleszins vergemakkelijken.