

Voorlopige antwoorden op vragen 57 tot 75 van het groenboek
11 september 2007

57 - Is een herwerking van de regelgeving over charterpartijen noodzakelijk of wenselijk?

Een grondige evaluatie van de desbetreffende wetsartikelen is zeker noodzakelijk; het zeerecht en het charter party recht in het bijzonder evolueert voortdurend en snel (nieuwe producten, nieuwe trades, nieuwe spelers); ik denk dat we ons hierbij moeten inspireren op de wetgeving van andere relevante landen.

58 - Moet de regelgeving over charterpartijen beperkt blijven (definities), supplementaire modelregeling voorzien? Invoering van bepaalde dwingende regels?

De regelgeving moet beperkt en louter supplementief zijn. Er bestaan honderden modelcontracten (afhankelijk van het type van cargo, de trade, het type charterparty (reis, tijd of bareboat-) of de tegenspeler (Exxon, Shell, etc); bovendien worden de standaard contracten door de partijen vaak aangevuld met bijkomende ("rider"-) clausules. Deze charterparties worden in de praktijk aangevuld door "case law" in het Engels recht (dat in de shipping industrie het meest wordt toegepast). Het is echter onbegonnen werk om te trachten deze case law in de vorm van wetsartikelen te gieten. Engelse text books zouden ons misschien kunnen helpen om enkel algemeen geldende of aanvaarde principes inzake charterparties in wetsartikelen te vatten.

59 - Dient België te ijveren voor de totstandkoming van het UNCITRAL-ontwerpverdrag om de verouderde HVR te vervangen?

Neen! Overigens zijn de HVR helemaal niet "verouderd"; het is het meest toegepaste regime ook in gevallen waar de HVR niet verplicht van toepassing zijn (charters, etc)

60 - Het toepassingsgebied van artikel 91 Zeewet aanpassen om ook andere partijen dan de derde cognossementhouder te beschermen?

Vragen 60 en 61 moeten in feite samen gelezen worden. Zo ook deze antwoorden.

Bedoelt men andere partijen aan ladingzijde ?

Naar mijn mening moet het toepassingsgebied van art 91 niet uitgebreid worden naar anderen dan de derde connossementhouder. De verzender kan zichzelf beschermen bij het aangaan van het contract; anderen beschermen betekent de vervoerder blootstellen aan risico's van dubbele vorderingen etc.

In andere landen is een groeiende responsabilisering van de verzender voor het geven van correcte inlichtingen betreffende de goederen (voor douane doeleinden en veiligheid) en het gebruik van juiste (lees veilige) verpakkingen. Bij een herziening zou hier ook rekening mee moeten gehouden worden.

Bv2. Luxemburg & R. Stejs

61 – Moet het vorderingsrecht exclusief toebehoren aan de cognossementhouder of moet dit genuanceerd worden? Een subsidiair vorderingsrecht toekennen aan andere belanghebbenden?

Zie antwoord onder vraag 60.

62 -Het naamcognossement als subtype van het cognossement behouden ?

Ja, dit type wordt nog vaak gebruikt afkankelijk van de betrokken trades.

63 - Onbeperkte aansprakelijkheid voor het niet-overeengekomen vervoer aan dek van containers? (zie ook vragen 148-150)

Neeen! Dit is een anachronisme. En slecht voor onze containerhavens.

64 - Een aantal bepalingen van het Belgische cognossementenrecht afschaffen ?

De vraag is te beperkt: het zou moeten “afgeschaft, gewijzigd of aangevuld”

-bvb betreffende de verantwoordelijkheid van de verzender voor de juistheid van merken, getal, hoeveelheid, aard, gesteldheid en de verpakking van de goederen (belangrijk voor douaneaangifte en veiligheid); zie naar analogie CMR, CMNI, UNCTRAL.

65 - Regeling bij een goederenvervoer onder een zeevrachtbrief (naar analogie met artikel 91 Zeewet)?

Nee, ik denk dat dit ook niet het geval is in andere landen.

66 - Moet die dan van dwingend recht zijn?

Zie antwoord onder 65.

67 - Hoe moet het toepassingsgebied van een dergelijke regeling worden afgebakend (lijnvaart / wilde vaart)? Uitbreiden uitgebreid tot multimodaal of gecombineerd vervoer?

Zie antwoord onder 65.

68 - Rekening houden met de aansprakelijkheid van uitvoeringsagenten?

Ja in de mate dat de verantwoordelijkheid van de vervoerder zou moeten beperkt kunne worden tot wat hij kna verlane op de uitvoeringsagent.

69 - Moet rekening worden gehouden met elektronische gegevensdragers (EDD)?

Ja, het gebruik van getekende cognossementen en zeevrachtbrieven heeft in een aantal gevallen (bvb Short Sea Shipping) geen zin meer.

70 - Hoe moet dan het vorderingsrecht van de onderscheiden partijen – afzender, geadresseerde, vervoerder – worden geconcentreerd ?

Dt is geen eenvoudige vraag; ik ben niet voldoende vertrouwd met de praktijk terzake; dit wordt verder onderzocht; in elk geval mag de vervoerder niet aan het risico van dubbele claims bloot gesteld worden.

71- 72 -73

Geen antwoord

74 - Dient het 2002 Athene Protocol te worden geratificeerd (met opzegging van het originele Verdrag van 1974)

Nee, ik begrijp dat België het eerste en enige land zou zijn die dit Protocol ratificeert. Het Protocol is complex en dubbelzinnig; Beter even afwachten.

75- Dient het toepassingsgebied van het Athene (+ 2002 Protocol) uitgebreid worden tot nationaal vervoer, en binnenvaart

Zie hierboven

Karel Stes