

LADINGZEKERING

Juridische gevolgen

Er is heel wat in beweging op het gebied van ladingzekering en - stuwning. Het begon met de beleidsnota van voormalig federaal minister Renaat Landuyt (SPA), die inspeelt op de Europese richtlijn terzake. Wat heeft dat voor impact op de transporteur en op de verlader? Wij trokken naar een studiedag waar de problematiek grondig belicht werd.

Tot voor kort blonk de wetgeving over het zekeren en vastzetten van lading uit door onduidelijkheid. Wat de wetgever betref was het 'goede huisvader-principe' een voldoende grond om er van uit te gaan dat transporteurs en verladers er wel voor zouden zorgen dat het transport over de weg van goederen veilig zou verlopen.

In de tweede helft van jaren 90 bleek dat principe echter onvoldoende te zijn. Na een aantal monsterfiles (vooral op de Brusselse ring) door ladingverlies, besliste het kabinet van federaal minister Landuyt in 2006 een beleidsnota op te stellen. In die beleidsnota



Een belangrijke rol is weggelegd voor de 'primaire verpakking' van de goederen.

Het CMR verdrag legt aan de verlader op om voor een verpakking te zorgen die geschikt is voor het transport, de vervoerder is verantwoordelijk voor de stuwning of

«De nieuwe wettelijke regeling is makkelijker te controleren door de politie»

werd teruggegrepen naar een Europese richtlijn, de 'European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport'. De aanbevelingen van die richtlijn worden uitgewerkt tot dwingende, nationale wetgeving in ons land. De nieuwe wettelijke regeling is makkelijker te controleren door de federale politie en door bevoegde ambtenaren.

zekering van de goederen. In 2003 is de wet echter gewijzigd, waarbij een deel van de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de vervoerder op de afzender of verlader wordt overgedragen.

Jan Haentjens (hoofd schaderegelingen bij de Europese CMR verzekering): "Nogal wat verladers of afzenders hebben onvoldoende kennis in huis over het veilig

verpakken van lading, of het vastzetten van lading op pallets. Er is dus een ernstig probleem." De verzekeraars stellen dan ook voor dat de vervoerders en verladers aan tafel gaan zitten om te overleggen wie wat precies gaat doen. Jan Haentjens: "Het is niet de bedoeling dat de verantwoordelijkheden op elkaar worden afgewenteld, door het gebruik van waarborgclausules. Een actieve communicatie tussen de verzekeraar en de verzekerden, verlader en transporteur, vormt de beste garantie voor de kwaliteit van de verzekering."

Verantwoordelijkheden voor de verlader

In de nieuwe Europese richtlijn, die als basis dient voor de verande-

ringen in de Belgische verkeerswetgeving, zijn er nogal wat clauses die directe impact hebben op de verladers. De medeverantwoordelijkheid van de afzender omvat vier gebieden: gewichten, veiligheid, rij- en rusttijden en snelheid.

Een belangrijke rol in de nieuwe richtlijn is weggelegd voor de 'primaire verpakking' van de goederen. Die moet stevig genoeg zijn om aan de eisen van de richtlijn te voldoen. Chris Temmerman van verladersorganisatie O.T.M.: "Verder moet de verlader aan de vervoerder schriftelijk alle informatie verstrekken die nodig is om het aangeboden goed veilig te vervoeren. De eisen die aan de verpakking gesteld worden, verschillen van land tot land. Harmonisatie dringt

Geert Frans: eisen aan transportverpakking liggen nu veel hoger.



Jan Haentjens meent dat verladers en transporteurs best open communiceren met hun verzekeraar.



DANGEROUS GOODS TRAINING & CONSULTANCY

DGT is een vzw die ondermeer opleidingen en studiedagen organiseert. Niet alleen over wegtransport, maar ook spoor, binnenvaart, maritiem en luchttransport. DGT heeft de opleidingen van SGS overgenomen in deze vakgebieden,

den, wat toch wel iets zegt over de geleverde kwaliteit. Voor een compleet overzicht van de activiteiten kan u terecht op www.dgtvzw.be.

zich op." Geert Frans van DGT vult aan: "Volgens de meest strenge richtlijn moet een pallet met verpakking een hellingshoek van 26° kunnen doorstaan, zonder vervorming. Voor een europallet betekent dat concreet dat je ze aan een zijde meer dan 50 cm moet optillen."

In de rechtbank

Als het toch misloopt, moeten transporteur en verlader trachten zich zo goed mogelijk in te dekken ten opzichte van de wetgever. Meester Frederik Vanden Bogaerde: "Daarbij moet onderscheid gemaakt worden tussen strafrechtelijke aansprakelijkheid: een vervolging door het parket en de procureur op basis van het verkeersreglement en de burgerrechtelijke aansprakelijkheid. Wat het

strafrecht aangaat, moet je er rekening mee houden dat de huidige wetgeving toelaat zowel chauffeurs, bedrijfsleiding als de dispacheurs te vervolgen en te straffen. Het grootste aantal vervolgingen werd tot op heden tegen chauffeurs ingespannen. Voor de bedrijfsleider is het noodzakelijk dat hij kan aantonen dat hij alle voorzorgen heeft genomen: om te beginnen door een degelijk arbeidsreglement op te stellen. Als een chauffeur zijn arbeidsreglement krijgt, moet hij een document te ontvangst aftekenen. Ook opleiding van chauffeurs en dienstnota's waarin de aandacht op regelgeving wordt gevestigd, worden als argumenten aanvaard in de politierechtbank. Het is ook toegelaten een op voorhand opge-

stelde verklaring aan de chauffeur mee te geven, zodat iemand geen foute verklaringen afgelegd onder stress of in shock na een ongeval." De burgerrechtelijke aansprakelijkheid wordt beschreven in het CMR-verdrag. Dat verdrag heeft echter een verouderd begrippenkader. Zo geeft het geen antwoord op de vraag wie moet instaan voor de stuwning van de lading. Verder is er een voorbehoudsplicht: de vermeldingen in de vrachtbrief moeten correct zijn, de goederen en hun verpakking in goede staat. Het CMR verdrag omvat geen controleverplichting van de goederen voor het transport, maar die controle is in het kader van het Belgische strafrecht wel verplicht. Het is dus een blijk van gezond ver-

stand om de goederen en hun stuw-

wing te controleren alvorens te vertrekken. Geert Frans besluit: "De nieuwe Europese richtlijn is op veel vlakken strenger dan de bekende IMO-norm. Ook dat stelt een probleem: wat moet een transporteur doen die een verzegelde container oppikt op de kade, die volgens de IMO-norm gestuwd is?" Voor zowel de verladers als de transporteurs zal de nieuwe wetgeving dus heel wat stof voor discussie opleveren. En dat is gezond. Het betekent dat de verladers ernstiger moeten gaan nadenken over hun transportoplossingen. Voor de vervoerders is het een goede manier om extra service en meerwaarde aan hun klanten te bieden.

Jan Voet