

Praktijktoetsing en bedrijfseconomische impact van de recente wetswijziging met betrekking tot ladingzekering

Verhamme Bruno

Bedrijfsmanagement en Ondernemerschap, Faculteit Economie & Management, Hogeschool – Universiteit Brussel

E-mail: brunoverhamme@hotmail.com

Probleemstelling en onderzoeksvraag

Geconfronteerd met een steeds afnemende mobiliteit en de zorgwekkende toename van ongevallen wegens fout gezeekerde lading tracht het koninklijk besluit van 27 april 2007 de privaatrechtelijke regeling omtrent de medeaansprakelijkheid van de verlader⁵ weer te geven. Op die manier wordt niet alleen de vervoerder verantwoordelijk gesteld bij controles en sancties i.v.m. het correct zekeren van lading. Het koninklijk besluit van 27 april 2007 omvat zowel administratieve als technische voorschriften en trad in werking op 10 september 2009. Zo staat de verlader in voor de verpakking en moet hij voortaan informatie verschaffen aan de vervoerder alvorens deze de lading kan stuwen. Tevens moet de lading en het ladingzekeringssysteem voldoen aan strikte eisen (KB 27 april 2007, 2007, art. 4).

Jan Haentjes (hoofd schaderegelingen bij de Europese CMR verzekering) stelt een belangrijk probleem vast: "Nogal wat verladers of afzenders hebben onvoldoende kennis in huis over het veilig verpakken van lading, of het vastzetten van lading op pallets" (Voet, 2008, p. 12). Bovendien is een goede communicatie tussen vervoerder en verlader een essentiële voorwaarde om tot een goede zekering te komen.

De nieuwe regelgeving herbergt ongelijke verwachtingen voor beide partijen. Het is onduidelijk wat de verladers van hun transporteurs verwachten. Deze vaststelling geeft mogelijkheden tot nieuw onderzoek, stelde Transport Echo in hun jaarlijkse verladersenquête van maart 2010 (Van Dooren, 2010, p. 25).

Ook Prof. Dr. C. Peeters en Drs. K. Debisschop (1995, p. S22) komen in hun boek 'de Belgische wegvervoersector in gevaar' tot de conclusie dat er een studie dient uitgevoerd te worden, om de actuele toestand en problematiek van informatie-uitwisseling tussen verladers en vervoerders te evalueren.

Het koninklijk besluit is reeds enkele jaren van kracht en een actuele toetsing van de implementatie dringt zich op. De inspanningen van de verladers en vervoerders dienen onderzocht te worden. De oorzaken van mogelijke problemen en conflicten moeten geanalyseerd worden om de relatie tussen beide partijen te optimaliseren.

Als gevolg is het van belang de volgende onderzoeksvraag te stellen: Wat is het impact van de gewijzigde wetgeving betreffende ladingzekering op de verantwoordelijkheid van de verlader, de veldervaring op de implementatie van deze wet en de hieraan gekoppelde kostenevolutie?

Onderzoeksmethode

Verantwoording onderzoeksmethode

Het veldonderzoek tracht op een deductieve manier de implementatie en de gevolgen van de recente wetswijziging omtrent ladingzekering in kaart te brengen. De wettelijk opgelegde werkstrategie, met name het koninklijk besluit van 27 april 2007, werd d.m.v. enkele casestudies en een online vragenlijst getoetst aan de praktijk teneinde percepties te generaliseren en uitspraken te formuleren (Saunders, Lewis & Thornhill, 2008, p. 32). Er werd via een doorsnedenonderzoek getracht een evaluatie te schetsen van de huidige relatie tussen verlader en vervoerder rond het thema ladingzekering. De Europese richtlijn 'European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport' van 17 mei 2006, het koninklijk besluit van 27 april 2007 en eerdere onderzoeken van zowel de Katholieke Hogeschool Kempen (De Vleeschauwer, 2007) als de Katholieke Hogeschool Sint-Lieven (Juwet, Bruggeman & De Bal, 2008) zijn cruciale empirische gegevens die werden toegepast om het onderzoek te ondersteunen.

⁵ Iemand die gebruik maakt van vervoersdiensten (Van Dooren, 2010, p.18)

Verzameling en verwerking van de gegevens

Een literatuurstudie bracht duidelijkheid rond de evaluatie van de recente wetswijziging in de medeverantwoordelijkheid van de verlader. Deze informatie werd volgens de monomethode open en kwalitatief geanalyseerd (Saunders *et al.*, 2008, p. 136; Wester, 1995, p. 39; Wester & Peters, 2004, p. 31). Vervolgens werden de feitelijke bedrijfsknowhow omtrent het wettelijke kader, de inventarisatie van de huidige aangewende middelen en technieken alsook de praktische en bedrijfseconomische gevolgen getoetst aan de hand van een gemengd methodenonderzoek (Saunders *et al.*, 2008, p. 136).

De kwantitatieve primaire gegevens van Vlaamse verladers werden beschrijvend verzameld via een gestandaardiseerde online vragenlijst, bestaande uit 20 feiten- en opinie vragen (Bartelds, Jansen & Joostens, 1989, p. 51). Met een respons van 40 Belgische verladers hield het onderzoek bij de verwerking van de gegevens rekening met advies en/of opmerkingen van verschillende sleutelfiguren op het gebied van ladingzekering.

Verder werden de kwalitatieve primaire gegevens van drie vooraanstaande vervoerders in België verkennend verzameld via semi gestructureerde respondentinterviews (Yin, 1993, p. 4). De onderzoekseenheden werden bij de analyse van de gegevens behandeld als casestudies.

Bevindingen en besluiten

Ladingverlies gaat gepaard met hoge kosten voor zowel de verlader, de vervoerder als de overheid. Naast het mogelijk menselijke leed is het dus essentieel de gewijzigde wetgeving inzake ladingzekering zo juist mogelijk na te leven. Het onderzoek brengt misvattingen en foute interpretaties aan het licht die dit proces belemmeren. Bij de opstelling van het koninklijk besluit van 27 april 2007 werd onvoldoende rekening gehouden met de praktijk. Als gevolg wordt het wetgevend kader door twee verschillende perspectieven benaderd. De uitvoering kent vele gebreken en ongelijke verwachtingen. Dit brengt implicaties met zich mee die de communicatie tussen beide partijen schaadt. Ook de controlerende instanties ondervinden moeilijkheden de wetgeving te laten toepassen. De wegvervoersector schreeuwt om duidelijke afspraken. Als gevolg dienen alle belanghebbenden samen rond de tafel te zitten. Het eindwerk beklemtoont de relevantie dat beide partijen in de toekomst tenminste op de hoogte moeten zijn van de gewijzigde wetgeving en zijn consequenties. Ik ben van mening dat langetermijndoelstellingen van zowel de overheid als de verladers en vervoerders moeten resulteren in acties op korte termijn zonder de kernwaarden van de betreffende organisatie uit het oog te verliezen. Het betreft vooral zeer concrete praktische richtlijnen in de geest van de wet in concertatie met alle betrokken partijen.