

Regionalisering van de technische controle langs de weg en de ladingzekering:

Welkom in Absurdistan!



Het minste dat men kan zeggen over de zesde staatshervorming is dat zij (nog) geen positieve verbeteringen met zich mee heeft gebracht voor de Belgische transportondernemingen.

Met de regionalisering van bevoegdheden zoals de homologatie of de technische controle van voertuigen, is de wetgever erin geslaagd om een aantal wetteksten die belangrijk zijn voor de transportsector, volledig onleesbaar te maken.

Het meest recente (absurde) voorbeeld is het besluit van de Waalse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn dat, op het Waalse grondgebied, het artikel 45 bis van de wegcode betreffende de lading van voertuigen vervangt.

Het blijft af te wachten of het Vlaamse en het Brusselse Gewest de Europese richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg op eenzelfde manier zullen omzetten. Het is spijtig genoeg niet geheel ondenkbaar dat zij bij het omzetten van de richtlijn er ook een eigen, unieke, Gewestelijke toets aan zullen geven...

Michaël Reul, Secretaris-Generaal.

Ladingzekering in Wallonië: artikel 45 bis afgeschaft en vervangen door eigen Waals decreet

De Waalse Regering heeft recentelijk de richtlijn 2014/47/EU van het Europese Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen, omgezet.

Inzake de ladingzekering dient vooreerst vastgesteld te worden dat het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017, het artikel 45 bis van de Wegcode vervangt.

Het besluit definieert het begrip 'lading' als volgt: *"alle goederen die normaliter in of op dat deel van een voertuig worden geplaatst dat bedoeld is om vracht te dragen en die niet permanent aan het voertuig worden bevestigd, met inbegrip van voorwerpen in lastdragers zoals kratten, wissellaadbakken of containers op voertuigen"*.

Het Waalse Gewest heeft eveneens een reeks controleurs aangesteld zodat zij naar aanleiding van een onverwachte technische controle langs de weg, ook over kunnen gaan tot het controleren van de ladingzekering.

Het betreft hier controle-beambten, belast met een mandaat van de gerechtelijke politie die lid is van het operationeel kader van de federale of lokale politie of van de domaniale politie en die behoorlijk gevormd zijn via een door die instanties erkende opleiding.

Tijdens een controle langs de weg kan een voertuig worden onderworpen aan een controle van de wijze waarop lading ervan is vastgezet, teneinde na te gaan of de lading zodanig is vastgezet dat hij niet belemmert dat de

rit veilig verloopt, geen bedreiging is voor het leven, de gezondheid, eigendommen of het milieu.

Onverminderd de vereisten die gelden voor het vervoer van bepaalde categorieën goederen, zoals de vereisten van de Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), kunnen het vastzetten van de lading en de controle daarop gebeuren overeenkomstig de bepalingen.

De bestuurder moet:

1. een visuele controle verrichten om zich ervan te vergewissen dat achterste laaddeuren, opbergbare laadklep, deuren, zeilen, reservewiel en andere uitrustingen voor het gebruik van het voertuig vastgemaakt zijn;
2. zich ervan vergewissen dat de lading geen hinder vormt om in alle veiligheid het voertuig te besturen;
3. zich ervan vergewissen dat het zwaartepunt voor zover mogelijk in het middelpunt op het voertuig ligt.

Als de primaire verpakking van een goed niet stevig genoeg is voor een veilig goederenvervoer, moet de verantwoordelijke voor die verpakking en/of de belader dan in een aanvullende omwikkeling voorzien zodat de lading door een verpakking die stevig genoeg is op behoorlijke wijze veilig wordt gemaakt.

De belader moet vooraf en schriftelijk de vervoerder met wie hij werkt alle informatie mededelen die de vervoerder nodig acht om de handelsgoederen vast te zetten.

Deze informatie bevat minstens:

1. de massa en elke eenheid van de lading;
2. de ligging van het zwaartepunt van elke ladingseenheid als dit niet in het middelpunt gelegen is;
3. de buitenafmetingen van elke ladingseenheid;
4. de beperkingen in het opstapelen en de richting die toegepast dienen te worden;
5. de wrijvingscoëfficiënt van de handelsgoederen ten opzichte van het ladingsplan voor zover dit niet gekend is in bijlage B van Europese norm 12195/2010 en/of de bijlage van de IMO/UNECE/ILO-normen;
6. elke aanvullende informatie die voor een correcte beveiliging vereist is.

De vastgezette lading moet volgende krachten weerstaan, voortvloeiend uit het versnellen/vertragen van het voertuig:

1. **in de rijrichting, 0,8 maal het gewicht van de lading;**
2. **in zijdelingse richting, 0,5 maal het gewicht van de lading;**
3. **tegen de rijrichting in, 0,5 maal het gewicht van de lading;**
4. **tegen het verplaatsen van de lading op het voertuig in de andere richtingen, 0,2 maal het gewicht van de lading.**

Over het algemeen moet hij voorkomen dat de lading in elkeen van deze richtingen omvalt of kantelt. De ladingen mogen slechts minimaal ten opzichte van elkaar, tegen wanden of over oppervlakken van het voertuig verschuiven en de ladingen mogen niet buiten de laadruimte komen en niet van de laadvloer schuiven.

Voor een lading die overeenkomstig de bepalingen van “**Europese richtlijnen voor beste praktijken over het zekeren van lading voor wegtransport**”, opgesteld onder toezicht van de Europese Commissie, omsloten, vastgemaakt of vastgezet is geldt dat, voor zover laatstgenoemden niet in tegenspraak zijn met de bepalingen vervat in de normen bedoeld in paragraaf 9, het ladingszekeringssysteem aan de vereisten van deze paragraaf voldoet.

Wanneer een bestanddeel van het ladingszekeringssysteem aan een kracht blootgesteld wordt zoals omschreven in paragraaf 5, mag de drukkracht die dit bestanddeel ondergaat de nominale maximumbelasting ervan niet te boven gaan.

De bestanddelen van het ladingszekeringssysteem:

1. moeten correct functioneren;
2. moeten aan het gebruik dat ervan gemaakt wordt, aangepast zijn;
3. mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte bestanddelen bevatten die hun werking kan aantasten op vlak van ladingsveiligheid;
4. mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen;
5. moeten conform de hiervoor geldende Europese en/of internationale productnormen (zie infra) zijn.

Het ladingzekeringssysteem dat wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig te omsluiten, vast te zetten of tegen te houden, moet geschikt zijn voor de afmetingen, de vorm, de stevigheid en de kenmerken van de lading. Het ladingzekerheidssysteem kan opgebouwd zijn uit enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekerheidssystemen.

Voor het vastmaken van de lading moet gebruik worden gemaakt van één of meerdere onderstaande zekerheidsmethodes:

1. opsluiten;
2. vergrendelen (plaatselijk, overal);
3. direct vastzetten;
4. neersjorren.

Het bevestigings- of het geïntegreerde vergrendelingssysteem dat gebruikt wordt om een lading vast te maken moet zelf zodanig beveiligd zijn dat het niet ontgrendeld of losgemaakt kan worden.

Het bevestigings- of het geïntegreerde vergrendelingssysteem dat gebruikt wordt om een lading op of in het voertuig vast te maken moet:

1. ontworpen en ontwikkeld zijn voor het doel waarvoor het gebruikt wordt; en
2. gebruikt en onderhouden worden overeenkomstig de specificaties van de constructeur en de geldende Europese en/of internationale normen.

De beveiliging en de beveiligingsnormen stemmen overeen met de meest recente versie van onderstaande normen:

Norm / Onderwerp

- EN 12195-1 / Berekening van de sjorkrachten
- EN 12640 / Sjorpunten
- EN 12642 / Sterkte van de structuur van de laadvloer van het voertuig
- EN 12195-2 / Sjorbanden gemaakt van kunstvezels
- EN 12195-3 / Sjorkettingen
- EN 12195-4 / Sjorstaalkabels
- ISO 1161, ISO 1496 / ISO-containers
- EN 283 / Wissellaadbakken
- EN 12641 / Dekzeilen
- EUMOS 40511 / Palen - Rongen
- EUMOS 40509 / Vervoer - verpakking

De meest aandachtige lezers van het besluit van 6 juli 2017 zullen opgemerkt hebben dat Wallonië afwijkt van de tekst van de Europese richtlijn door, inzake de weerstand aan de krachten die het gevolg zijn van versnelling of vertraging, het opnemen van een verplichting tot vastzetten van de lading in het voertuig **tegen verticale verplaatsing**.

Een – Waalse – subtiliteit die, vanuit een zeker oogpunt, zou kunnen overkomen als nutteloos in het licht van de voor de hand liggende doelstelling van de regelgeving: **voorkomen dat de lading kantelt of omvalt...**

Ronald Tiebout,
Juridisch adviseur.
ronald@uptr.be
Tel: 02 420 54 56

