

NIEUWE REGELGEVING ZORGT VOOR NIEUWE SPELREGELS INZAKE LADINGZEKERING EN GEWICHTSVERDELING

We moeten vaststellen dat de stuwingsregels soms als “overdreven” of “tijdverlies” worden beschouwd door de betrokken partijen. Veel gehoorde argumenten zijn: “dat is zwaar genoeg, dat zal niet verschuiven” of “we hebben een dergelijk zending al honderden keren verstuurd en er is nog nooit iets gebeurd”. Stuwingsregels zijn er niet voor niets, hoe vaak hoort men niet dat er een verloren lading op de weg ligt, gaande van een fiets tot een lading gespen of uitgelopen siliconen op het wegdek van de snelweg.

Een goede stuwing is in de eerste plaats zeer belangrijk voor de veiligheid van de chauffeur, want als er problemen zijn, is hij meestal het eerste slachtoffer. Het is bijvoorbeeld bekend dat slecht gestuwde platen (in metaal, hout,...) een “guillotine-effect” hebben wanneer ze de bestuurderscabine doorboren bij een plots remmanoeuvre. De veiligheid van de andere weggebruikers, het voertuig en de vervoerde goederen worden ook in het gedrang gebracht door een slechte ladingzekering, om maar te zwijgen van de verkeerschaos na een incident.

De Europese Richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen zorgt voor een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de verschillende betrokken partijen (vervoerder, afzender, verlader, bestuurder,...) omtrent verpakking van de goederen, het gebruik van een geschikt voertuig en de nodige ladingzekering. De zesde Staatshervorming bemoeilijkt de zaak nog doordat de bevoegdheid over een aantal onderdelen uit de wegverkeerswetgeving overgeheveld werden naar de gewesten. Resultaat is dat ieder gewest zijn eigen tekst en invulling gemaakt heeft:

- In de Vlaamse versie van artikel 45bis staat vb. expliciet wie de lading moet zekeren nl. de vervoerder, tenzij vooraf schriftelijk anders wordt overeengekomen. De verlader “staat in” in voor de verdeling van de lading over de laadvloer, tenzij vooraf schriftelijk anders werd overeengekomen.
- De Waalse en Brusselse tekst voorziet niets soortgelijks, zij heffen artikel 45bis wegcode op en vervangen het door een hoofdstuk uit het gewestelijk besluit / ordonnantie betreffende de technische controle langs de weg.

De teksten van de drie gewesten liggen grotendeels in dezelfde lijn, al zijn er nuanceverschillen. Dit document licht de belangrijkste aspecten toe.

De regels met betrekking tot ladingzekering zullen vanaf heden naast voertuigen van groep C, ook van toepassing zijn op een aantal **extra voertuigcategorieën**. Voor Vlaanderen worden volgende categorieën toegevoegd:

- a. categorie N2: voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton, doch niet meer dan 12 ton;
- b. categorie N3: voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van meer dan 12 ton;
- c. categorie O3: aanhangwagens met een maximale massa van meer dan 3,5 ton, doch niet meer dan 10 ton;
- d. categorie O4: aanhangwagens met een maximale massa van meer dan 10 ton;
- e. categorie T: alle land- en bosbouwtrekkers op wielen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/u.

Wallonië en Brussel voegen hier nog vier voertuigcategorieën aan toe:

- f. categorie N1: voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummasse van ten hoogste 3,5 ton;
- g. categorie M2: voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximale massa van ten hoogste 5 ton;
- h. categorie M3: voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximale massa van meer dan 5 ton.

Verschillende krachten

De goederen die gezekerd worden op het voertuig moeten gezekerd worden met een ladingzekeringssysteem die aan bepaalde krachten kan weerstaan. Deze krachten ontstaan wanneer het voertuig volgende versnellingen of vertragingen ondergaat:

- a. 0.8g in voorwaartse richting
- b. 0.5g in achterwaartse richting
- c. 0.5g in zijdelingse richting (aan beide zijden)

Voor Wallonië en Brussel wordt ook volgende kracht nog toegevoegd:

- d. 0.2g in andere richtingen

De bestuurder mag niet vertrekken indien het ladingzekeringssysteem niet afdoend is om de bovenvermelde krachten te weerstaan die uitgeoefend worden als het voertuig versnellingen of vertragingen ondergaat.

Ladingzekeringssysteem

De wetgeving bepaalt ook duidelijk de voorwaarden waaraan de ladingzekeringssystemen moeten voldoen. Zo moeten deze:

- a. Correct functioneren;
- b. Geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt;
- c. Geen knopen, beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten;
- d. Geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen
- e. Conform de Europese en Internationale productnormen zijn

Wie draagt welke verantwoordelijkheid?

Zoals eerder vermeld, wordt de verantwoordelijkheid door de nieuwe wetgeving bij de verschillende betrokken partijen gelegd. Zo kan vandaag naast de vervoerder, ook u als verlader, afzender, verpakker of opdrachtgever aangesproken worden voor:

- een foutieve verpakking van de goederen
- het foutief gebruik van een geschikt voertuig
- het foutief toepassen van de ladingzekeringsregels.

De duidelijke afbakening van de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen in de vervoersketen is een belangrijke stap vooruit!



Bestuurder

De bestuurder mag pas vertrekken met zijn voertuig wanneer hij volgende controles uitvoert:

1. Visuele controle dat de achterste laaddeuren, de inklapbare laadklep, de deuren, de dekzeilen, het reservewiel en de andere uitrustingen die te maken hebben met het gebruik van het voertuig zijn vastgezet;
2. Controle dat de lading geen hinder vormt voor het veilig besturen van het voertuig;
3. Controle dat het zwaartepunt van de lading zoveel mogelijk gecentreerd wordt op het voertuig.

Verlader

De verlader zorgt voor:

1. Het verdelen van de lading over de laadvloer;
2. Het laden van de goederen zodat het mogelijk is om een correcte zekering toe te passen;
3. Het respecteren van de maximaal toelaatbare massa (MTM) en aslasten van het voertuig;
4. De nodige informatie aan de vervoerder, namelijk:
 - a. De aard van de laadeenheid (enkel in Vlaanderen);
 - b. De massa van de lading en elke laadeenheid;
 - c. De positie van het zwaartepunt van elke laadeenheid als die niet in het midden ligt;
 - d. De buitenafmetingen van elke laadeenheid;
 - e. De beperkingen voor het stapelen en de richting die tijdens het vervoer moet worden toegepast;
 - f. De wrijvingsfactor van de goederen, als die niet is opgenomen in bijlage van B van EN 12195:2010 of in de bijlage van de normen IMO/UNECE/ILO;
 - g. Alle aanvullende informatie die vereist is voor de juiste zekering.

Vervoerder

De vervoerder dient toegang te verschaffen tot alle ter zake doende documentatie van de verlader aan de bevoegde controlediensten. Tenzij op voorhand en schriftelijk anders wordt overeengekomen moet aan volgende voorwaarden voldaan zijn:

1. Het voertuig die voorzien wordt is geschikt voor de lading waarvoor hij is gecontracteerd;
2. Het voertuig is schoon en bevat geen structurele schade;
3. De vervoerder bevestigt de container op de chassis;
4. De lading wordt conform gezekerd

Verzender

De verzender voorziet in alle nodige documenten met daarin ten minste:

1. Een correcte beschrijving van de goederen ;
2. De massa van de totale lading;
3. Alle informatie die nodig is voor de juiste verpakking;
4. De kennisgeving aan de verpakker en/of vervoerder van ongewone transportparameters bij individuele verpakkingen

Verpakker

De verpakker moet:

1. Een beschrijving van de goederen doen;
2. indien er een kans is dat de goederen beschadigd worden door de spanbanden, een alternatieve methode beschrijven voor het zekeren van de goederen. Indien deze specifieke eisen stelt aan het gebruikte voertuig worden die vermeld.