

Nieuwe wetgeving ladingzekering: herverdeling van de verantwoordelijkheden?

Jan Haentjens¹

I. Inleiding	613
II. Richtlijn nr. 2014/47/EU over de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen	613
III. IMO/ILO/UN-ECE Code of Practice for Packing Cargo Transport Units (2014)	615
IV. Vlaanderen: nieuw artikel 45bis Verkeerscode	615
A. Besluit van de Vlaamse regering over de ladingzekering	615
B. Het oude artikel 45bis van het Verkeersreglement	616
C. Principes	616
D. De minimuminformatie die de verlader moet verschaffen	617
E. De nieuwe verdeling van de verantwoordelijkheden	617
F. Wie is de verlader?	619
G. Richtsnoeren en normen	621
V. Wallonië: schrapping artikel 45bis Verkeerscode en nieuwe bepalingen in controlebesluit	622
VI. Artikel 43 vervoerwet: medeverantwoordelijkheid	623
VII. CMR-verdrag	624
VIII. Algemene voorwaarden wegvervoer	625
A. Algemene voorwaarden voor wegvervoer op de rugzijde van de CMR-vrachtbrief	625
B. Algemene voorwaarden ladingzekering	625
C. AVC 2002	626
D. Frankrijk	626
IX. Conclusie	626

SAMENVATTING

Recentelijk werd de wetgeving met betrekking tot de ladingzekering gewijzigd door een nieuwe versie van artikel 45bis van de Wegcode in Vlaanderen en een besluit in Wallonië.

In Vlaanderen worden de verantwoordelijkheden van verschillende betrokken partijen ten aanzien van de ladingzekering en de aslasten door de nieuwe wetgeving nauwkeuriger afgebakend dan voorheen. Dit heeft een invloed op de contractuele relatie tussen respectievelijk de producent van goederen in zijn hoedanigheid van verpakker, op de verlader als partij die goederen op een voertuig laadt, op de verzender als opdrachtgever van de vervoerder en de vervoerder zelf. Aangezien deze respectievelijke hoedanigheden niet voldoende werden afgebakend door de wetgever en anderzijds ruimte werd gelaten aan de betrokken partijen om andere afspraken te maken, is er nood om in algemene voorwaarden, verkoopsvoorwaarden, logistieke overeenkomsten of transportovereenkomsten nadere afspraken hierover te maken. De beroepsverenigingen van de wegvervoerders in België hebben alvast hun algemene voorwaarden voor wegvervoer, die standaard worden afgedrukt op de rugzijde van CMR-transportvrachtbrieven, aangepast aan de nieuwe wetgeving.

RÉSUMÉ

Récemment, la législation concernant l'arrimage de la cargaison a été modifiée par une nouvelle version de l'article 45bis du Code de la route en Flandre et par un arrêté en Wallonie.

En Flandre, les responsabilités des différentes parties impliquées dans l'arrimage des marchandises et les charges à l'essieu sont définies plus précisément qu'auparavant par la nouvelle législation. Cela a un impact sur la relation

¹ Bedrijfsjurist Jean Verheyen NV. Dit artikel is gebaseerd op de voordracht die de auteur gaf op 8 februari 2018 voor de Studiekring Zeeverzekeringen.

contractuelle entre le producteur de marchandises en sa qualité d'emballeur, le chargeur qui est la partie qui charge des marchandises sur un véhicule, l'expéditeur en tant que mandataire du transporteur ainsi que le transporteur lui-même. Le fait que les qualités respectives ne soient pas suffisamment délimitées par le législateur et la possibilité pour les parties de conclure des accords divergents amèneront la nécessité de convenir d'autres conditions générales, conditions de vente, accords logistiques ou encore d'autres contrats de transport. Les associations professionnelles de transporteurs routiers en Belgique ont déjà adapté leurs conditions générales de transport, imprimées sur le dos des feuilles de route CMR standard, afin d'être conformes à la nouvelle législation.

I. INLEIDING

1. Sinds 2009 heeft België een specifieke bepaling over het vastmaken van ladingen op vrachtwagens in het Verkeersreglement staan: het artikel 45bis². Ondertussen is het Verkeersreglement grotendeels gewestelijke materie geworden. Naar aanleiding van de uitvoering van een Europese richtlijn over de technische controle langs de weg, werd zowel in Vlaanderen als in Wallonië recentelijk de tekst van deze bepaling over de ladingzekering aangepast. In deze bijdrage bekijken we de hoofdlijnen van deze nieuwe wetgeving en gaan we vooral dieper in op de veranderingen in de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de verschillende partijen. De verantwoordelijkheid voor de ladingzekering is niet alleen een strafrechtelijke bepaling die kan leiden tot boetes en bestrafing, maar heeft ook een invloed op de contractuele relaties tussen de verschillende partijen die

betrokken zijn bij een vervoersoereenkomst: de vervoerder, de afzender, de verlader, de verpakker, enz. Veel meer dan vroeger zullen deze partijen moeten samenwerken om tot een goede zekering van de lading op het voertuig te komen.

De nieuwe Vlaamse bepaling bevat een expliciete verdeling van verantwoordelijkheid tussen deze verschillende partijen. Dergelijke bepaling vinden we niet terug in het Waalse besluit. Het feit dat de verantwoordelijkheidsverdeling weggecontracteerd kan worden, zal in de praktijk tot heel wat rechtsonzekerheid leiden. We bekijken ook de invloed op bestaande wetgeving zoals de medeverantwoordelijkheid, het CMR-verdrag en de contractuele bepalingen die gewoonlijk tussen vervoerders en hun opdrachtgevers gebruikt worden.

II. RICHTLIJN NR. 2014/47/EU OVER DE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN DIE IN DE UNIE AAN HET VERKEER DEELNEMEN

2. De voornaamste reden voor de herziening van de wetgeving rond de ladingzekering is de Europese richtlijn nr. 2014/47/EU³ over de technische controle langs de weg die door de lidstaten tegen 20 mei 2018 moest worden uitgevoerd. Deze richtlijn maakt met 2 andere richtlijnen die gelijktijdig werden gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* deel uit van de zogenaamde “*roadworthiness package*”. Dit pakket inzake de technische controle van voertuigen bestaat naast de richtlijn nr. 2014/47/EU over de technische controle langs de weg ook nog uit een richtlijn over de periodieke technische controles (richtlijn nr. 014/45/EU) en een richtlijn over de inschrijving van motorvoertuigen (nr. 2014/46/EU). Deze richtlijnen samen kaderen in de doelstelling van de Europese instellingen om het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nagenoeg nul te herleiden.

Inzake ladingzekering vertrekt de richtlijn nr. 2014/47/EU van het standpunt dat alle bij het logistieke proces betrokken partijen, zoals verpakkers, laders, vervoersondernemingen, exploitanten en bestuurders, eraan moeten meewerken dat de

lading deugdelijk wordt verpakt en op een geschikt voertuig wordt geladen.

De richtlijn voorziet onder andere in een minimum percentage te controleren voertuigen. Het aantal initiële technische controles langs de weg in de EU moet in elk kalenderjaar overeenkomen met ten minste 5% van het totale aantal in de lidstaten ingeschreven voertuigen. Vanaf 20 mei 2019 wordt er ook een risicoclassificatiesysteem ingevoerd. Ondernemingen met een hoge risicoscore worden dan nauwlettender en vaker gecontroleerd. Voor de controle van de wijze waarop lading is vastgezet wordt in de richtlijn verwezen naar een bijlage III bij de richtlijn.

3. Deze bijlage III omschrijft de beginselen van het vastzetten van de lading. De lading wordt zodanig vastgezet dat de volgende krachten ten gevolge van versnelling/vertraging van het voertuig kunnen worden weerstaan:

- in de rijrichting: 0,8 maal het gewicht van de lading;
- in zijdelingse richting: 0,5 maal het gewicht van de lading; en

² Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

³ Richtlijn nr. 2014/47/EU van het Europees 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 en tot intrekking van richtlijn nr. 2000/30/EG (*Pb.L.* 127 van 29 april 2014).

- tegen de rijrichting in: 0,5 maal het gewicht van de lading.

In het algemeen moet omvallen of kantelen van de lading worden voorkomen.

Bij het verdelen van de lading worden de maximale toegestane asbelasting en de noodzakelijke minimale asbelasting binnen de grenzen van de maximale toegestane massa van het voertuig in acht genomen, in overeenstemming met de wettelijke bepalingen betreffende het gewicht en de afmetingen van voertuigen.

Tot zover weinig nieuws voor de Belgische wetgeving aangezien deze principes al in het bestaande artikel 45*bis* Verkeersreglement stonden en zowel Vlaanderen als Wallonie wettelijke maatregelen genomen hebben tegen de overschrijding van de maximum toegestane asbelasting⁴.

Het vastzetten van de lading en de controle daarop kan gebeuren overeenkomstig de meest recente versie van de gekende normen in dit domein. Hiermee worden de normen waarnaar vroeger informatief verwezen werd, daadwerkelijk opgenomen als wettelijke bepalingen.

4. De gebreken worden in de richtlijn nr. 2014/47/EU ingedeeld in een van de volgende groepen:

- klein gebrek: er is sprake van een klein gebrek wanneer de lading correct is vastgezet maar een veiligheidsadvies op zijn plaats zou zijn;
- groot gebrek: er is sprake van een groot gebrek wanneer de lading niet voldoende is vastgezet en de lading of delen daarvan aanzienlijk zou(den) kunnen verschuiven of omvallen;
- gevaarlijk gebrek: er is sprake van een gevaarlijk gebrek wanneer de verkeersveiligheid direct in het geding is vanwege de kans dat de lading of delen ervan worden verloren, een gevaar dat rechtstreeks voortvloeit uit de lading of een onmiddellijk gevaar voor personen.

Hier valt de definitie van een klein gebrek op. Er worden 2 woorden gebruikt die elkaars tegengestelde zijn: de lading is dan enerzijds correct vastgezet en anderzijds is er toch een gebrek.

Zowel in het Vlaamse⁵ als in het Waalse besluit⁶ ter uitvoering van deze richtlijn wordt deze tegenstrijdigheid weggevoerd door een andere formulering van de respectievelijke gebreken:

- kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu hebben, en andere kleine vormen van niet-naleving;
- grote gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar brengen, die gevolgen voor het milieu hebben, of die andere weggebruikers in gevaar brengen, en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;
- gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormen, of die gevolgen voor het milieu hebben.

In verband met de ladingzekering staan hier zowel in Vlaanderen⁷ als in Wallonië respectievelijke boetes van 75 EUR, 350 EUR en 1.000 EUR tegenover.

5. De controlemethode bestaat erin dat visueel wordt beoordeeld of er correct gebruik wordt gemaakt van passende maatregelen en in een afdoende hoeveelheid om de lading vast te zetten, al dan niet in combinatie met meting van de spanningskrachten, berekening van de efficiëntie van de vastzetting en controle van certificaten indien passend.

In de bij de besluiten gevoegde tabellen wordt een overzicht gegeven van de regels die kunnen worden toegepast bij de controles voor het bepalen van de categorie van het gebrek in het licht van de specifieke omstandigheden (met name afhankelijk van de aard van de lading) en volgens de beslissingsbevoegdheid van de controleur.

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen meer specifieke voorschriften van toepassing zijn⁸.

6. Sinds 1 juli 2014 vertrouwde de Zesde Staatshervorming⁹ de regelgeving met betrekking tot onder andere de ladingzekering, de afmetingen en de signalisatie van de lading toe aan de gewesten. De uitvoering van deze richtlijn diende dus niet door de federale overheid te gebeuren maar wel door de gewesten. De deelstaten kregen deze bevoegdheid ingevolge artikel 6, § 1, XII, 3° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen” dat de gewesten bevoegd maakt voor “de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa’s over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading”. In de parlementaire voorbereiding van wat de bijzondere wet van 6 januari 2014 “met betrekking tot de Zesde Staatshervorming” is geworden, werd daarover gepreciseerd

⁴. Decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport; décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

⁵. Art. 11 van het besluit van 2 maart 2018 van de Vlaamse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen.

⁶. Art. 8 de l'arrêté du 6 juillet 2017 du Gouvernement wallon relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

⁷. Bijlage 6 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen; annexe 5 à l'arrêté du Gouvernement wallon contrôle technique routier des véhicules utilitaires du 6 juin 2017.

⁸. Richtlijn nr. 95/50/EG van de Raad van 6 oktober 1995 betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (*Pb.L.* 249 van 17 oktober 1995).

⁹. Bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de Zesde Staatshervorming (*BS* 31 januari 2014), art. 25.

dat de ladingzekering verwijst naar de algemene regels inzake de ladingsvoorschriften, zoals bedoeld in de artikelen 2.55 tot 2.60, 45 en 45bis van de Wegcode¹⁰.

III. IMO/ILO/UN-ECE CODE OF PRACTICE FOR PACKING CARGO TRANSPORT UNITS (2014)

7. Naast de controlerichtlijn is er recent ook nog een nieuwe Code of Practice for Packing Cargo Transport Units¹¹ goedgekeurd in het kader van de Verenigde Naties. De CTU Code of Practice van 2014 kwam tot stand binnen 3 geledingen van de Verenigde Naties, namelijk IMO (*International Maritime Organisation*), ILO (*International Labour Organisation*) en de UN-ECE (*United Nations Economic Commission for Europe*). Deze code beoogt eveneens de ladingzekering te verbeteren in transporteenheden doorheen alle vervoersmodi, zowel voor land- als voor zeevervoer.

In deze CTU Code wordt in een grotere verantwoordelijkheid voor de verlader voorzien. De verlader moet zorgen dat de lading vastgemaakt wordt en moet het voertuig sluiten: “During transport, the carrier is not responsible for the contents of a CTU. The shipper should deliver a cargo which is safe and suitable for transport. Thus, the shipper remains responsible for any deficiencies of the CTU that is a result of poor packing and securing.”¹². Degene die een lading in een transporteenheid vastmaakt, is vaak de laatste die de lading te zien krijgt tot wanneer de transporteenheid op eindbestemming terug wordt geopend. Alle betrokkenen in de transportketen zoals chauffeurs of terminalmedewerkers maar ook andere weggebruikers moeten kunnen vertrouwen op de expertise van de belader.

8. De CTU Code bevat een uitgebreide lijst definities alhoewel het te betreuren valt dat soms een eigen interpretatie wordt gegeven die niet altijd overeenstemt met de algemeen gehanteerde vervoerrechtelijke begrippen. In de definities in de CTU Code wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de opdrachtgever van de vervoerder die daar

“verlader” of “verzender” wordt genoemd (afhankelijk of het respectievelijk over zee- of landvervoer gaat) en anderzijds de “afzender” (*consignor*) die een zending klaar maakt voor vervoer. Bij de *consignor* wordt duidelijk aangegeven dat deze ook de verlader/verzender kan zijn.

Shipper: “The party named on the bill of lading or waybill as shipper and/or who concludes a contract of carriage (or in whose name or on whose behalf a contract of carriage has been concluded) with a carrier. Also known as the sender.”

Consignor: “The party who prepares a consignment for transport.

If the consignor contracts the transport operation with the carrier, the consignor will undertake the function of the shipper and may also be known as:

- *The shipper (maritime);*
- *The sender (road transport).¹³*

We komen hier verder op terug onder randnrs. 25 *et seq.* omdat ook onze regionale wetgevers in België een onduidelijke terminologie gehanteerd hebben bij het benoemen van de verschillende partijen.

9. De CTU Code heeft geen rechtstreekse werking maar wordt wereldwijd meer en meer ingevoerd als standaard voor goede zekering van ladingen in transporteenheden. Chapter 4 van de CTU Code voorziet in zogenaamde “*chains of responsibility and information*” waarin de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen nauwkeurig worden vastgelegd. Het lijkt erop dat de Vlaamse wetgever zich voor een deel van de nieuwe bepalingen heeft geïnspireerd op deze CTU Code¹⁴.

IV. VLAANDEREN: NIEUW ARTIKEL 45bis VERKEERSCODE

A. Besluit van de Vlaamse regering over de ladingzekering

10. De Vlaamse regering vaardigde een besluit uit over de

ladingzekering waarmee de bestaande wetgeving (art. 45bis Verkeerscode) wordt aangepast aan de Europese Controle-richtlijn¹⁵. De controlerichtlijn zelf werd in Vlaanderen uitgevoerd door een besluit van 2 maart 2018 van de Vlaamse

¹⁰. *Parl.St.* Senaat 2013-14, nr. 5-2232/1, 136.

¹¹. MSC.1/Circ.1497, www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoSecuring/Pages/CTU-Code.aspx.

¹². Art. 4.1.2. CTU Code.

¹³. Chapter 2 CTU Code.

¹⁴. Zie onder andere art. 4.2. CTU Code: “*Functions within the supply chain*”.

¹⁵. Besluit van 17 november 2017 van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat betreft de ladingzekering (BS 17 januari 2018).

regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen¹⁶.

Het besluit vervangt eveneens artikel 3, 4° van de Wegcode teneinde categorieën van personeelsleden van het Vlaamse Gewest aan te wijzen die bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de naleving van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen.

Het toepassingsgebied wordt gewijzigd (art. 45bis.1 Wegcode) om het in overeenstemming te brengen met dat van richtlijn nr. 2014/47/EU. Waar vroeger verwezen werd naar het rijbewijs C voor de toepasselijkheid, is dit nu gebaseerd op de voertuigcategorieën. Het besluit trad in werking op 27 januari 2018.

B. Het oude artikel 45bis van het Verkeersreglement

11. Artikel 45bis werd in het Verkeersreglement ingevoegd bij KB 27 april 2007¹⁷ en trad in werking op 10 september 2009. Bedoeling was om de regels van de “*European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport*” toepasselijk te maken in het Belgische vrachtvervoer.

Het uitgangspunt was dat het ladingzekeringsstelsel bepaalde krachten moet kunnen weerstaan, die tijdens het vervoer worden uitgeoefend. Deze krachten zijn:

- 1° vertraging van 0,8 g in voorwaartse richting;
- 2° vertraging van 0,5 g in achterwaartse richting;
- 3° vertraging van 0,5 g in zijdelingse richting, aan beide zijden.

Dit komt er, mits een kleine afronding in de fysicaformules, op neer dat bij volle remming 80% van het ladinggewicht in voorwaartse richting moet worden tegengehouden door middel van de ladingzekerings. In de andere richtingen moeten de krachten worden opgevangen die optreden in bochten en bij het vertrekken van het voertuig, en daar bedraagt de kracht die moet worden gezekerd de helft van het ladinggewicht. Dit kan dus gebeuren door de wrijving tussen de lading en de laadvloer te verhogen door de lading aan te spannen, door het leggen van lussen met spanbanden, door kettingen, door blokkering met palen, enz. Al deze methodes zijn uitgebreid beschreven in die zogenaamde “*Richtsnoeren voor Europese Beste Praktijken over het zekeren van lading voor vervoer*”.

over de weg”. De vertaling van “guidelines” door het archaische “richtsnoer” was nodig om verwarring te vermijden met een “richtlijn” die in EU-context een wetgevend instrument is.

De bestuurder van een voertuig van groep C mocht dus reeds sinds 2009 zijn voertuig niet gebruiken indien het ladingverzekeringssysteem van de in of op het voertuig vervoerde lading niet voldoende vastgemaakt was om te weerstaan aan de krachten die er op inwerken.

Voor bepaalde categorieën goederen zijn er nog andere wettelijke voorschriften zoals bijvoorbeeld de vereisten van de Europese overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR)¹⁸.

C. Principes

12. Het nieuwe artikel 45bis behoudt de structuur en principes van het oude artikel en vertrekt nog steeds van het principe dat de bestuurder van een voertuig zijn voertuig niet mag gebruiken als het ladingzekeringsstelsel van de in of op het voertuig vervoerde lading niet in overeenstemming is met de voorwaarden van artikel 45bis Verkeerscode.

De bestuurder van een voertuig moet:

- een visuele controle uitvoeren om zich ervan te vergewissen 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;
- zich ervan vergewissen dat de lading geen hinder vormt voor het veilig besturen van het voertuig;
- zich ervan vergewissen dat het zwaartepunt van de lading zoveel mogelijk gecentreerd wordt op het voertuig.

13. In artikel 2.54 Verkeersreglement wordt “lading” gedefinieerd als elk goed of materiaal dat door een voertuig wordt vervoerd. In artikel 2, 15° van het besluit van de Vlaamse regering betreffende technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen wordt “lading” gedefinieerd als alle goederen die normaliter in of op het 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.

¹⁶ BS 11 mei 2018.

¹⁷ R. VAN GYSEL en E. NAUWELAERTS, “Meer zekerheid door nieuwe regelgeving inzake ladingverzekering?”, *VAV*, 2007/4, 219-223.

¹⁸ Omgezet bij richtlijn nr. 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (*Pb.L.* 260 van 30 september 2008), zoals gewijzigd bij, onder meer, richtlijn nr. 2012/45/EU van de Commissie (*Pb.L.* 332 van 4 december 2012). Voor de controle op dit soort vervoer geldt de richtlijn nr. 95/50/EG van de Raad van 6 oktober 1995 betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (*Pb.L.* 249 van 17 oktober 1995).

D. De minimuminformatie die de verlader moet verschaffen

14. In de nieuwe versie van artikel 45*bis* wordt een definitie van laadeenheid ingevoerd. Een laadeenheid is een hoeveelheid goederen die zodanig is gebundeld of op een andere wijze bijeen is gebracht dat de behandeling, de stapeling en de opslag als één verpakkingseenheid kan plaatsvinden.

In de eerdere versie werd bepaald dat de verpakking transportwaardig moest zijn, terwijl nu zowel de verpakking als de hele laadeenheid transportwaardig moeten worden aangeboden aan de vervoerder.

Als de primaire verpakking of laadeenheid van een goed beschadigd is of niet voldoende stevig is voor een veilig transport van de goederen, moet de verpakker en/of verlader de goederen bijkomend omhullen met een transportverpakking die onbeschadigd en stevig genoeg is om een afdoende ladingzekering mogelijk te maken. Nieuw ten opzichte van de oude tekst is hier dat er ook moet worden gekeken of de verpakking niet beschadigd is. Vroeger stond er enkel “niet voldoende stevig”.

De primaire verpakking wordt gedefinieerd als de verpakking die de goederen als eerste omsluit¹⁹.

15. In de oude tekst stond reeds dat de verlader de vervoerder waarop hij een beroep doet vooraf schriftelijk alle informatie moet verschaffen die de vervoerder nodig acht om de goederen te stouwen.

Hieraan wordt nu toegevoegd wat deze informatie minstens moet bevatten:

- 1° de aard van de laadeenheid;
- 2° de massa van de lading en elke laadeenheid;
- 3° de positie van het zwaartepunt van elke laadeenheid als die niet in het midden ligt;
- 4° de buitenafmetingen van elke laadeenheid;
- 5° de beperkingen voor het stapelen en de richting die tijdens het vervoer moet worden toegepast;
- 6° de wrijvingsfactor van de goederen, als die niet is opgenomen in bijlage B van EN 12195:2010 of in de bijlage van de normen IMO/UNECE/ILO;
- 7° alle aanvullende informatie die vereist is voor de juiste zekering.

Het grootste deel van deze informatie is logisch. Een kleine bedenking wel bij punt 6. De wrijvingsfactor geeft de wrijving weer die ontstaat tussen 2 verschillende materialen. Bijvoorbeeld hout op hout geeft een andere wrijvingsfactor dan op metaal of op kunststof. Deze factor kan dus door de verlader alleen worden opgegeven indien hij ook weet met welk soort vloer de vervoerder zich zal aanbieden.

¹⁹. Art. 2.60 Verkeersreglement.

²⁰. Koninklijk besluit van 25 september 2016 betreffende de geverifieerde bruto massa van gevulde containers (BS 30 september 2016) en Circ. FOD Mobiliteit van 4 oktober 2016 betreffende het geverifieerde brutogewicht van gevulde containers (www.mobiliteit.belgium.be/nl/scheepvaart/container-gewicht).

16. Als de verlader de vervoerder de opdracht geeft om containers of wissellaadbakken te vervoeren, verstrekt de verlader aan de vervoerder een verklaring waarin het gewicht van de vervoerde containers of wissellaadbakken wordt vermeld. Deze verplichting voert nu feitelijk in het wegvervoer ook de verplichting in die al bestond voor het zeevervoer. In het zeevervoer wordt sinds 1 juli 2016 aan de opdrachtgever van het vervoer opgelegd om aan de zeevervoerder een gecontroleerd gewicht van de volledige lading op te geven, de zogenaamde VGM (*Verified Gross Mass*)²⁰. Dit is een verplichting die voortvloeit uit de SOLAS-Convention (*Safety of Life At Sea*). Aangezien het gewicht reeds vóór het zeevervoer moet gecertificeerd worden, zal deze verplichting dus normalerwijze geen bijkomende administratie bezorgen aan de verlader.

17. Niet onbelangrijk is de nieuwe bepaling dat de vervoerder toegang verschaft tot alle ter zake doende documentatie van de verlader aan de bevoegde personen in het kader van een controle. Hoe deze verplichting in de praktijk zal ingevuld worden, valt nog af te wachten. Het is in elk geval duidelijk dat de verplichting niet bij de bestuurder gelegd wordt, maar wel bij de vervoerder. Bij een controle langs de weg zal de vervoerder toegang moeten verschaffen tot de documentatie zonder dat deze noodzakelijkerwijze ook aanwezig is in de vrachtwagen. Dit sluit aan bij de dubbele controlemethode die in de richtlijn voorzien wordt. Er is een initiële controle en indien nodig een nadere technische controle waarbij dan eventueel de documentatie bekeken kan worden.

18. In punt 45*bis*.4 wordt expliciet bepaald dat in het algemeen het omvallen of kantelen van de lading moet worden voorkomen. Dit beginsel staat in de bijlage III van richtlijn nr. 2014/47/EU opgenomen en wordt zoals voorheen als verplichting in de Wegcode ingeschreven. Tevens worden een aantal bevestigingsmethodes voorgeschreven, die eveneens in bijlage III van richtlijn nr. 2014/47/EU worden vermeld.

Voor het vastzetten van de lading wordt gebruik gemaakt van een of meer van de volgende bevestigingsmethodes:

- 1° opsluiten;
- 2° vergrendelen (plaatselijk/overal);
- 3° direct vastzetten;
- 4° neersjorren.

E. De nieuwe verdeling van de verantwoordelijkheden

19. De verschillende actoren moeten respectievelijk aan een aantal voorwaarden voldoen om tot een correcte ladingzekering te komen. Deze bepaling kan – wat toch merkbaar

dig is in een strafrechtelijke context – weggecontracteerd worden. De eerste woorden zijn immers: “*Tenzij op voorhand en schriftelijk anders wordt overeengekomen moet aan al de volgende voorwaarden voldaan zijn.*” Deze bepaling is waarschijnlijk geïnspireerd op de CTU Code waar zowel de verdeling van aansprakelijkheid als ook het wegcontracteren ervan voorzien is.

In de nota aan de Vlaamse regering waarin het ontwerp van besluit werd voorgesteld, wordt aangegeven dat de “*aansprakelijkheden van de verschillende actoren van het laadproces duidelijk worden omschreven*”, maar het valt op dat de bewoordingen aansprakelijkheid of verantwoordelijkheid niet voorkomen in de tekst zelf.

20. De **vervoerder** (*transporteur*)²¹ voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a) hij voorziet een voertuig dat geschikt is voor de lading waarvoor hij is gecontracteerd;
- b) hij biedt op de plaats van laden een voertuig aan dat schoon en zonder structurele schade is;
- c) hij staat in voor het bevestigen van de container op het chassis;
- d) hij zekert de lading conform artikel 45bis Wegcode.

De **verpakker** (*conditionneur*) voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a) hij beschrijft de goederen. Die beschrijving bevat minstens de hogervermelde informatie;
- b) als de kans bestaat dat de goederen beschadigd worden door spanbanden, beschrijft hij een alternatieve methode voor het zekeren van de goederen. Als die alternatieve methode specifieke eisen stelt aan het gebruikte voertuig, worden die vermeld.

De **verlader** (*chargeur*) voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a) hij staat in voor de verdeling van de lading over de laadvloer;
- b) hij respecteert de maximale toelaatbare massa en de aslasten van het voertuig;
- c) hij verstrekt de informatie, vermeld in het derde en vierde lid;
- d) hij maakt een correcte zekering mogelijk.

De **verzender** (*expéditeur*) voorziet in alle nodige documenten, met daarin minstens:

- a) een correcte beschrijving van de goederen;
- b) de massa van de totale lading;
- c) alle informatie die nodig is voor de juiste verpakking;
- d) de kennisgeving aan de verpakker en/of vervoerder van ongewone transportparameters bij individuele verpakkingen.

21. Bemerkt het verschil in bewoordingen tussen de vervoerder, de verpakker en de verlader die aan voorwaarden moeten voldoen en de verzender die enkel in documenten moet voorzien.

Dat de vervoerder, tenzij anders overeengekomen, moet instaan voor het zekeren van de lading komt de duidelijkheid inderdaad ten goede want toe nu toe bestond daarover geen duidelijkheid²². In § 2 van artikel 45bis is er sprake van de bestuurder die zich moet vergewissen en vastmaken. Daarna is er geen sprake meer van de bestuurder en worden de verantwoordelijkheden bij “de vervoerder” gelegd. De vraag zal zich dan ook stellen wie “de vervoerder” is. Is dat de werkgever van de bestuurder, degene die op het vervoerdocument als vervoerder staat vermeld of andere vervoerders hoger in de keten zoals commissionair-vervoerders of transportarchitecten zoals commissionair-expediteurs of logistieke dienstverleners? Het is zeer waarschijnlijk dat daarvoor naar de vrachtbrief gekeken zal worden en dat degene die daarop vermeld staat de vervoerder is. Maar is dat ook altijd zo? Wat met opvolgende vervoerders²³? Een vervoerder die een geladen oplegger overneemt van een voorgaande vervoerder is dan misschien wel de vervoerder maar niet degene die de stuwing heeft verricht? En wat met zeecontainers die men voorgeladen in ontvangst neemt in de haven en die in de praktijk zelfs niet geopend mogen worden omdat ze, om douanetechnische of om veiligheidsredenen, verzegeld zijn²⁴?

22. De verantwoordelijkheid van de verlader voor de verdeling over de laadvloer en voor het respecteren van de MTM (maximaal toegelaten massa) en de aslasten van het voertuig, roept in de praktijk nog andere vragen op. Het is op zich geen nieuwe bepaling aangezien die verplichting reeds bestond in het aslastendecreet²⁵, maar daar dan wel gekoppeld aan de voorwaarde dat de opdrachtgever en de verlader overeenkomstig dezelfde bepalingen gestraft worden als de weggebruiker als ze “*instructies hebben gegeven of daden*

²¹. De vertalingen tussen haakjes komen uit de Franse vertaling die bij het Vlaamse besluit is gevoegd.

²². R. VAN GYSEL en E. NAUWELAERTS, “Meer zekerheid door nieuwe regelgeving inzake ladingverzekering?”, *VAV*, 2007/4, 221.

²³. Art. 34 et seq. CMR-verdrag.

²⁴. Vergelijk bv. met de wetgeving in het Groothertogdom Luxemburg waar het verzegeld zijn van de lading door een bevoegde nationale overheid wel gezien wordt als een grond van niet-verantwoordelijkheid voor de bestuurder. Art. 8.5 Code de la Route (arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 comme adapté par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015): “*Le respect des obligations en relation avec le chargement et son arrimage correct et conforme ainsi qu’avec le matériel de sécurisation de la charge incombe au propriétaire ou au détenteur du véhicule routier, au conducteur de celui-ci et à la personne ayant procédé au chargement. Toutefois, si le chargement est repris soit sur une remorque préchargée et scellée par une autorité nationale compétente ou dans un conteneur préchargé et scellé par une autorité nationale compétente, le conducteur du véhicule ne peut pas être tenu responsable de ce chargement.*”

²⁵. Decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport (BS 13 juni 2013) (aslastendecreet).

hebben gesteld die hebben geleid tot een inbreuk op” het aslastendecreet²⁶.

Richtlijn 2014/47/EU legt een duidelijk verband tussen de asbelasting en de ladingzekering²⁷. Vrachtwagens zijn zeer gevoelig voor de positie van het zwaartepunt van de lading omdat dit een onmiddellijke invloed heeft op de stuur- en remkracht van het voertuig.

Als we gaan kijken naar de berekeningen die nodig zijn voor een optimale verdeling van de lading over de laadvloer, blijkt dat de belangrijkste factoren daarin vooral de technische kenmerken van het voertuig zijn²⁸. De fabrikant van het voertuig moet diagrammen met de ladingsverdeling aanleveren, maar deze kunnen ook later worden berekend met behulp van de geometrie van het voertuig, de minimale en maximale asdruk van alle assen, de verdeling van het tarra-gewicht over de verschillende assen en het maximale laadvermogen in een eenvoudige spreadsheetberekening of met eenvoudige softwarehulpmiddelen. De verlader zal deze technische informatie tijdig moeten krijgen om de nodige berekeningen te kunnen maken en dat zal in de praktijk niet altijd eenvoudig zijn in complexere logistieke ketens waarbij delen van het transport aan verschillende uitvoerders worden toevertrouwd, waar opleggers, wissellaadbakken en containerchassis worden doorgegeven tussen verschillende vervoerders in de logistieke keten, enz. De vervoerder zal niet langer de mogelijkheid hebben om in functie van zijn eigen planning bepaalde vervoermiddelen in te zetten of te vervangen, maar zal dan ook gehouden zijn om effectief de lading te laten afhalen door het vooraf aangekondigde voertuig.

23. Wat in de praktijk ook tot problemen zal leiden, zijn de deelladingen en deellösungen. Een vervoerder gaat vaak laden bij verschillende firma's. De eerste firma moet dan bijvoorbeeld de lading netjes in het midden zetten om de ideale aslastverdeling te hebben, terwijl de vervoerder net wil dat de lading helemaal vooraan geplaatst wordt om daarna nog een tweede of derde lading te kunnen bijladen. Ook in deze gevallen zal men verplicht zijn om andere afspraken te maken.

24. Tot slot nog een bedenking. Deze aansprakelijkheids-

verdeling gaat uit van de betrokkenheid van verschillende personen maar dat is uiteraard enkel het geval bij vervoer voor rekening van derden. Uitgedrukt in vervoerde hoeveelheden gebeurt ongeveer één derde van alle vervoer voor eigen rekening²⁹ en dus niet voor derden. Bij vervoer voor eigen rekening komen al de vermelde verplichtingen bij de vervoerder terecht en deze zal dus zelf voor de nodige documentatie moeten zorgen zodat die bij controle kan worden voorgelegd. Een aannemer die bijvoorbeeld zijn materiaal gaat terughalen op een afgewerkte werf, zal aan de bevoegde personen in het kader van een controle toegang moeten kunnen verschaffen tot alle ter zake doende documentatie.

Ook vervoer waarop de vervoerwetgeving niet toepasselijk is zoals het vervoer van bagage, verricht met een motorvoertuig dat uitsluitend voor personenvervoer is gebouwd of met een aanhangwagen die aan dit motorvoertuig is gekoppeld of depannage van beschadigde of onklare voertuigen³⁰, zijn niet uitgesloten van de toepassing van artikel 45bis.

Wel uitgesloten zijn voertuigen en samenstellen van voertuigen die uitsluitend worden gebruikt door kermiskramers en die eigen zijn aan dat beroep³¹.

F. Wie is de verlader?

25. De term verlader wordt hier niet in zijn meest gebruikelijke betekenis gebruikt. Zowel in het vakjargon³² binnen de logistieke sector³³ als in juridische teksten heeft verlader de betekenis van opdrachtgever van het vervoer. Het is enkel in de Belgische wetgeving inzake vervoer dat verlader gedefinieerd wordt als degene die te vervoeren goederen materieel ter beschikking stelt van de vervoerder³⁴. Dat is onder andere ook de definitie die op de website van de FOD Mobiliteit wordt gegeven in het kader van de medeverantwoordelijkheid³⁵: “Verlader” is elke natuurlijke persoon en elke rechtspersoon die de te vervoeren goederen materieel ter beschikking stelt van de vervoerder³⁶.

Nochtans vinden we op dezelfde website van de FOD Mobiliteit bij de eerder aangehaalde VGM-regeling³⁷ als definitie van **Shipper**: “A legal entity or person named on the bill of

²⁶. Art. 14, § 3 aslastendecreet. Cass. 15 mei 2012, *Arr. Cass.* 2012, afl. 5, 1276, *ETL* 2012, afl. 5, 551, *Pas.* 2012, afl. 5, 1104, *RW* 2013-14, afl. 42, 1665.

²⁷. Bijlage III, art. I.2. richtlijn nr. 2014/47/EU met betrekking tot technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen (*Pb.L.* 127 van 29 april 2014).

²⁸. EUROPESE COMMISSIE, *Richtsnoren voor Europese beste praktijken over het zekeren van lading voor vervoer over de weg*, Luxemburg, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2014, 14.

²⁹. Voor de definitie van vervoer eigen rekening, zie art. 5, 2° wet 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg (*BS* 18 februari 2014).

³⁰. Art. 3 wet 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg (*BS* 18 februari 2014).

³¹. Art. 45bis, § 1, laatste lid Verkeerscode.

³². O.T.M., de belangenorganisatie voor logistieke professionals werkzaam in handel en industrie, stelt zichzelf op haar website voor als een organisatie die de belangen verdedigt van de verladers waarbij verladers gedefinieerd wordt als de bedrijven die voor het vervoer van hun producten gebruik maken van eigen vervoer of van transportbedrijven (www.otmbe.org/).

³³. Het *Transport en Logistiek Woordenboek*, Rotterdam, NT Publishers, 2013, 95 definieert verlader als “bedrijf dat goederen te vervoeren heeft, onafhankelijk of dit in eigen beheer wordt gedaan of wordt uitbesteed aan het beroepsgoederenvervoer; vrager van goederenvervoerdiensten”.

³⁴. *Dictionnaire de Français Larousse*: **Chargeur**: “Personne qui assure le chargement sur wagons, camions, bateaux, etc., de toutes marchandises.”

³⁵. Zie *infra*, randnr. 36 et seq.

³⁶. www.mobiliteit.belgium.be/nl/wegverkeer/vervoer_van_goederen_en_reizigers/goederenvervoer_derden/toegang Markt 1.

³⁷. Zie *supra*, randnr. 16.

lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. 'through' bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company" wat in het Nederlands "verlader" wordt en in het Frans "chargeur".

In richtlijn nr. 2015/719/EU over de maximale toegestane gewichten wordt dezelfde definitie gebruikt als in de VGM-regeling: Verlader is: "*Een juridische entiteit of een natuurlijke of rechtspersoon die op de vrachtbrief of op een gelijkwaardig vervoersdocument (zoals de 'doorvoer'-vrachtbrief) als verlader wordt genoemd en/of in wiens naam of voor wiens rekening een vervoersovereenkomst is gesloten met de vervoersonderneming.*"³⁸.

In deze beide definities is er dus wel sprake van een contractuele band en is de verlader de opdrachtgever van de vervoerder.

Een eerste conclusie is duidelijk: "verlader" kan twee verschillende betekenissen hebben, enerzijds degene die de opdracht geeft aan een vervoerder en anderzijds degene die goederen op een voertuig laadt.

26. In het ADR-verdrag³⁹, het Europees verdrag dat het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg regelt, wordt nog een andere term gebruikt. Daar worden een aantal verplichtingen gedefinieerd voor de belader. De "belader" is de onderneming die:

- a) *de verpakte gevaarlijke goederen, kleine containers of mobiele tanks in of op een voertuig of een grote container laadt; of*
- b) *een container, container voor losgestort vervoer, MEGC, tankcontainer of mobiele tank op een voertuig laadt*⁴⁰.

De belader in het ADR-verdrag heeft in het bijzonder de volgende plichten⁴¹:

- a) hij mag gevaarlijke goederen slechts aan de vervoerder aanbieden, indien die volgens het ADR vervoerd mogen worden;
- b) hij moet, wanneer hij verpakte gevaarlijke goederen of ongereinigde lege verpakkingen voor vervoer aanbiedt, controleren of de verpakking beschadigd is. Hij mag een collo, waarvan de verpakking beschadigd is –

in het bijzonder wanneer deze lekt zodat de gevaarlijke stof naar buiten komt of kan komen – slechts voor vervoer aanbieden nadat de beschadiging gerepareerd is; (...)

- c) bij het laden moet hij de bijzondere voorschriften met betrekking tot het laden en de behandeling naleven;
- d) nadat hij gevaarlijke goederen in een container geladen heeft moet hij de voorschriften met betrekking tot de etikettering met grote etiketten, de merktekens en de oranje signalisatie (...) naleven;
- e) bij het laden van colli moet hij de samenladingsverboden naleven, waarbij hij tevens rekening moet houden met de gevaarlijke goederen die zich reeds in het voertuig of de grote container bevinden; voorts moet hij de voorschriften voor de scheiding van levensmiddelen, verbruiksgoederen of diervoedsel naleven⁴².

27. De definitie van "afzender" in de Maritieme Code voor vervoer van gevaarlijke stoffen, de zogenaamde IMDG Code⁴³, is nog anders. Daar wordt namelijk als "afzender" beschouwd eenieder die een zending gereed maakt voor transport. Dat kunnen dus ook de vuller, verpakker, belader, en andere partijen zijn. Onder de IMDG kan er dus meer dan één afzender tegelijkertijd zijn. Dat heeft een duidelijke reden: van overzeese FOB- of FCA-verkopers kan niet gemakkelijk worden verwacht dat ze de lading op adequate wijze voor transport voorbereiden en ze zouden ook niet of nauwelijks kunnen worden vervolgd voor overtreding van de regels in het land van vertrek. Een andere reden is dat bij zeevervoer vaak ingewikkelde ketens van afzenders, expediteurs en andere betrokkenen ontstaan. Die worden onder de IMDG allemaal onder dezelfde definitie van afzender gebracht⁴⁴.

28. Ook binnen artikel 45*bis* van de Vlaamse Verkeerscode wordt er jammer genoeg onduidelijkheid gecreëerd omtrent de interpretatie van het begrip "verlader". Als we er van uit gaan dat de verlader in deze context gelijkstaat met de belader, dan verduidelijkt dit de lectuur van het vijfde lid van artikel 45*bis*, § 3 over de verantwoordelijkheden, maar roept dat anderzijds wel vragen op bij herlezing van het tweede lid van artikel 45*bis*, § 3. Daar wordt aangegeven dat de verlader de informatie moet bezorgen aan de vervoerder "*waarop hij een beroep doet*"⁴⁵. "Waarop hij een beroep

³⁸. Richtlijn (EU) nr. 2015/719 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 tot wijziging van richtlijn nr. 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (Pb.6 mei 2015). In de Engelse versie wordt verlader vertaald als "shipper", in de Franse als "chargeur".

³⁹. Europees verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR-verdrag).

⁴⁰. Art. 1.2.1. ADR-verdrag.

⁴¹. 1.4.3.1.1 ADR-verdrag.

⁴². 1.4.3.1.1 ADR-verdrag.

⁴³. The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code: Chapter 7 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS). Art. 1.2.1.: "Consignor means any person, organization or Government which prepares a consignment for transport"; "Shipper, for the purpose of this Code, has the same meaning as consignor".

⁴⁴. P. MEIJER, "Keten aansprakelijkheid bij vervoer van gevaarlijke stoffen – Wie is verantwoordelijk voor wat?", *Gevaarlijke lading*, juni 2016, 6-8.

⁴⁵. Zie ook: R. VAN GYSEL, "De juridische gevolgen van ladingzekering (KB 27 april 2007) en de CMR-aansprakelijkheid" in *Recente ontwikkelingen en topics van het handelsrecht*, Permanente vorming balie Kortrijk, Gent, Larcier, 2010, 270.

doet” lijkt daar dus wel te impliceren dat de verlader ook de opdrachtgever van de vervoerder is. Moet er hier uit afgeleid worden dat er 2 soorten verladers zijn: één die de opdrachtgever is (“waarop hij een beroep doet”) en één die niet de opdrachtgever van de vervoerder is? Artikel 2 van de Wegcode bevat nu reeds 64 begripsbepalingen. Het zou geen kwaad kunnen om er nog enkele aan toe te voegen en ook de begrippen vervoerder, verlader, verzender en verpakker te definiëren.

Ook hier zal vaak gekeken worden naar de vrachtbrief om de verschillende betrokken partijen te identificeren. In de praktijk wordt in de vrachtbrief de naam van de inlader vermeld in het vak afzender⁴⁶ maar het is nochtans duidelijk alleen de bedoeling dat in het vak voorzien voor de “afzender” de opdrachtgever van het vervoer wordt vermeld en dat onderaan wordt afgetekend namens de afzender⁴⁷. Er is op een CMR-vrachtbrief trouwens ook een vak voorzien voor het laadadres. Daar wordt het adres ingevuld waar de vervoerder zijn goederen moet laden. Dit kan de afzender zijn maar het kan ook een ander adres zijn.

29. Aan de basis van een vervoersovereenkomst ligt bijna altijd een verkoopovereenkomst. De verkoper en de koper regelen de leveringsverplichting in hun koop-verkoop-overeenkomst. Deze levering kan gebeuren bij de verkoper en in dat geval moet de koper voor het vervoer zorgen of de levering kan ook gebeuren bij de koper, in welk geval de verkoper voor het vervoer moet zorgen. Vaak worden daarvoor standaardtermen zoals de Incoterms® gebruikt. Bij de Incoterms®-regel EXW heeft de verkoper zijn leveringsplicht vervuld wanneer de goederen ter beschikking staan in zijn vestiging (werkplaats, fabriek, opslagruimte, enz.). Er ontstaat dus geen enkele rechtsband tussen de verkoper en de vervoerder. De vervoerder is aangeduid en betaald door de koper van de goederen en de koper alleen is de opdrachtgever van de vervoerder⁴⁸. Met de nieuwe verantwoordelijkheden die voorzien worden in artikel 45bis, zal de EXW-verkoper dus verplicht worden om deze verantwoordelijkheid uitdrukkelijk weg te contracteren.

30. Ook het wegcontracteren zelf is niet helemaal duidelijk in de gevallen waarin de verlader niet de opdrachtgever is van de vervoerder en er dus geen contractuele band is tussen verlader en vervoerder. Dan zal het wegcontracteren moeten

gebeuren in andere overeenkomsten die niets met het vervoer te maken hebben zoals bijvoorbeeld in de verkoopovereenkomst tussen verkoper en koper van de goederen of in een logistieke overeenkomst waarbij een logistieke dienstverlener namens de verkoper goederen stockeert en op afroep klaarzet voor afhaling door een door de koper aangeduide vervoerder. Hoe dit allemaal door een verbalisant in kaart gebracht moet worden om de verschillende verantwoordelijkheden te kunnen bepalen, zal dus niet evident zijn. En dan moeten we daar nog het evidente internationale element aan toevoegen, waarbij elk van de betrokken actoren een niet-Vlaamse firma kan zijn.

G. Richtsnoeren en normen

31. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de “richtsnoeren voor Europese beste praktijken⁴⁹ over het zekeren van lading voor vervoer over de weg”, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen, vermeld in paragraaf 4., eerste lid⁵⁰.

Het besluit schrijft voor dat de zekeringmethoden en -midelen in overeenstemming zijn met de meest recente versie van de onderstaande **normen**:

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

^{46.} W. VERHEES, “Art. 1 CMR” in *Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, II, Andere benoemde overeenkomsten, Vervoersovereenkomst, Kluwer, 2016, afl. 108, 15.

^{47.} In het KB van 10 april 2016 inzake de elektronische vrachtbrief (BS 21 april 2016), wordt de verlader zelfs helemaal niet vermeld (art. 1, § 2, 3°: “de elektronische vrachtbrief dient toegankelijk te zijn voor de afzender of de commissionair, de vervoerder en de geadresseerde”).

^{48.} Dezelfde vraag werd in de rechtsleer trouwens ook gesteld met betrekking tot de onder randnr. 16 en randnr. 25 vermelde “Verified Gross Mass”-verplichting die eveneens op de afzender rust, maar die in de praktijk wel afkomstig is van de verkoper van de goederen die best geplaatst is om de informatie te verschaffen: L. RAILAS, “The identity of the Shipper and Incoterms 2010”, *ETL* 2016, nr. 3, 239-261; T. ECKHARDT, “The new VGM regulations and their impact on transport contracts”, *EJCL* 2016, nrs. 3-4, 41-53; B. PILTZ, “Container weights in maritime trade”, *EJCL* 2016, nrs. 3-4, 59-62; O. LASMOLES, “Les commissionnaires de transport et la pesée des conteneurs: difficultés et solutions”, *DMF* 2017, nr. 790, 291-301.

^{49.} Gratis te downloaden in 22 talen op: www.publications.europa.eu/nl/publication-detail/-/publication/30c7c1dc-f26e-44af-bd4c-2434b43edd7e/language-nl.

^{50.} Voor meer technische details zie: S. LENAERTS en J. DHAENE, “Ladingzekering”, *T.Pol.* 2013, 118-138.

32. De Raad van State had in zijn advies hierover reeds de kritiek geuit dat er een probleem ontstaat omdat de normen die nu als een verplichting zijn opgenomen in de Wegcode, niet zijn bekendgemaakt. Hetzelfde geldt trouwens voor de verwijzing in artikel 45bis.3, tweede lid, 6° Wegcode naar bijlage B van de norm EN 12195:2010.

De Raad van State wijst op 2 problemen. Enerzijds is de beschikbaarheid van een Nederlandse versie van de betrokken normen essentieel. Een zoektocht bij de betrokken uitgever⁵¹ van de normen leert dat dit meestal niet het geval is. Daarnaast mag, indien voor het consulteren van de vernoemde normen een vergoeding wordt gevraagd, het bedrag ervan de toegankelijkheid van die normen niet op onevenredige wijze belemmeren. Een tweede zoektocht bij de betrokken uitgever leert dat de aankoopprijs van alle vermelde normen tussen 900 EUR en 1.000 EUR bedraagt. Aan geen van beide voorwaarden is dus voldaan.

De conclusie van de Raad van State is dan ook streng:

“Zolang er geen dergelijke wettelijke regeling is tot stand gekomen, wordt in de ontworpen regeling gerefereerd aan normen die niet overeenkomstig artikel 190 van de Grondwet zijn bekendgemaakt en die bijgevolg niet tegenwerpbaar zijn aan iedereen. Onder die omstandigheden lijkt het onvereenigbaar met artikel 190 van de Grondwet de betrokken norm niet ter beschikking te stellen van alle burgers in de Nederlandse taal op de daartoe geëigende manier, namelijk via bekendmaking in het Belgisch Staatsblad.”⁵² De Vlaamse regering antwoordde naar aanleiding van de uitvoering van de controlerichtlijn dat de normen tegen vergoeding verkrijgbaar zijn bij het Bureau voor Normalisatie (NBN) en kosteloos kunnen geraadpleegd worden in de bibliotheek van het NBN. De Staat en alle andere publiekrechtelijke personen kunnen refereren aan de door het Bureau voor Normalisatie gepubliceerde normen door een eenvoudige verwijzing naar de referte van deze normen. Een afzonderlijke publicatie in het Belgisch Staatsblad is volgens de Vlaamse regering dus niet vereist⁵³.

V. WALLONIË: SCHRAPPING ARTIKEL 45bis VERKEERSCODE EN NIEUWE BEPALINGEN IN CONTROLEBESLUIT

33. De Waalse regering voerde de Europese richtlijn nr. 2014/47/EU uit met een besluit van 6 juli 2017⁵⁴. De Waalse regering koos voor de afschaffing van het artikel 45bis Verkeersreglement.

Anders dan het Vlaamse besluit wordt hier onmiddellijk de volledige richtlijn omgezet. Zo wordt onder andere de dubbele controlemethode ingevoerd (initiële controle en indien nodig een nadere technische controle; art. 6 en 7), de maatregelen in geval van grote of gevaarlijke gebreken of bij onmiddellijk en rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid (art. 11) en een risicoclassificatiesysteem waarbij ondernemingen met een dubieuze reputatie meer gecontroleerd moeten worden dan ondernemingen die in orde zijn (in bijlage 3).

Overtredingen vastgesteld op buitenlandse voertuigen worden aan de betrokken lidstaat gemeld (Chapitre IV).

De controle op ladingzekering wordt geregeld in een onderafdeling: “*Sous-section 4. Contrôle de l’arrimage du chargement*”.

34. Het Waalse besluit heeft een ruimer toepassingsgebied dan het artikel 45bis Vlaamse Verkeerscode want het is ook

toepasselijk op voor vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan 8 zitplaatsen (M2 en M3). In de voertuigen die voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwd worden, zijn in Wallonië ook de voertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton (N1) begrepen. In Vlaanderen is er alleen sprake van voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton (N2 en N3). Anders gezegd: in Wallonië vallen ook alle bestelwagens, lichte vrachtwagens en andere voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen onder toepassing van deze nieuwe regeling. Voor de aanhangwagens lopen beide besluiten gelijk en is de nieuwe wetgeving toepasselijk op aanhangwagens met een maximale massa van meer dan 3,5 ton. Tot slot zijn ook de land- of bosbouwtrekkers op wielen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/u zowel in Vlaanderen als in Wallonië inbegrepen. De uitsluiting van kermiswagens is in het Waalse besluit niet opgenomen.

35. De tekst over de ladingzekering is grotendeels gelijk aan het artikel 45bis Vlaamse Verkeerscode⁵⁵. Anders dan in de Vlaamse versie wordt de laadeenheid niet omschreven en beschadiging is op zich geen reden om een lading af te keuren.

⁵¹ Belgisch Bureau voor Normalisatie: www.nbn.be/nl; International Organization for Standardization: www.iso.org/home.html en de Europese associatie van experts op gebied van veiligheid in logistiek EUMOS: www.eumos.eu/.

⁵² Raad van State, afdeling Wetgeving, advies 62.264/3 van 8 november 2017 over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering “tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat betreft de ladingzekering”.

⁵³ *Nota aan de Vlaamse Regering over de diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring*, ministerraad van 27 april 2018, nr. 7.

⁵⁴ Arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger (MB 18 septembre 2017).

⁵⁵ Art. 9 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires.

Er wordt dezelfde gedetailleerde opsomming gegeven van de informatie die de verlader moet verstrekken. Het Waalse besluit geeft geen verantwoordelijkheidsverdeling zoals wel het geval is in de Vlaamse versie.

Merkwaardig genoeg wordt er, naast de gebruikelijke zekering van 80% in voorwaartse en 50% in respectievelijk achterwaartse en zijwaartse richtingen, een bijkomende zekering van 20% van het ladinggewicht voorzien voor bewegingen in “andere richtingen”. Daarmee wordt bedoeld dat zelfs bij een volledig vormsluitende stuwung toch nog een spanband gebruikt moet worden tegen het “wegwandelen” van de

lading⁵⁶. Dergelijke bepaling staat niet in de Vlaamse wetgeving. Ter vergelijking: in de Nederlandse wetgeving is voorzien dat in aanvulling van de 4 horizontale richtingen de lading zodanig gezekeerd moet zijn dat deze door opwaartse krachten niet van het voertuig kan vallen⁵⁷.

Alle toepasselijke normen worden ook hier wettelijke verplichtingen. Telkens “la version la plus récente”. Dat betekent dus dat als er een nieuwe versie van een norm komt, deze automatisch ook een wettelijke status krijgt. Dit besluit is in werking getreden op 20 mei 2018.

VI. ARTIKEL 43 VERVOERWET: MEDEVERANTWOORDELIJKHEID

36. Sinds 1999 bestaat er in onze vervoerwetgeving voor verschillende bij het vervoer betrokken partijen een medeverantwoordelijkheid voor overtredingen die de wegvervoerder tijdens het vervoer begaat⁵⁸. Deze medeverantwoordelijkheid was jarenlang dode letter doordat de verlader slechts mede verantwoordelijk gesteld kon worden indien hij wetens en willens meewerkte aan een strafbaar feit dat de vervoerder stelde. Men moest dus al opzet of een bewuste handeling van de verlader aantonen om tot een veroordeling te kunnen komen. In 2003 werden de woorden “wetens en willens” met betrekking tot de medeverantwoordelijkheid van de verlader geschrapt en werd een wetsbepaling ingevoegd die te lage prijzen strafbaar maakte. De nieuwe bepalingen werden van kracht op 1 mei 2003⁵⁹ en zijn momenteel opgenomen in artikel 43 van de wegvervoerwet⁶⁰.

37. De opdrachtgever, de vervoerscommissionair of de commissionair-expediteur kunnen op dezelfde manier als de vervoerder worden gestraft indien zij, op het ogenblik van het sluiten van de overeenkomst voor het vervoer van goederen, hebben nagelaten, zelfs door gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg, zich ervan te vergewissen dat de vervoersonderneming beschikt over een geldige vergunning. De verlader kan een bestraffing oplopen indien hij, vóór de uitvoering van een vervoer van goederen, heeft nagelaten, zelfs door gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg, zich ervan te verge-

wissen dat een gewaarmerkt afschrift van de vergunning werd afgegeven en dat de vereiste vrachtbrief werd opgemaakt. Zoals hoger aangehaald wordt op de website van de FOD Mobiliteit hierbij toegelicht dat de verlader elke natuurlijke persoon en elke rechtspersoon is die de te vervoeren goederen materieel ter beschikking stelt van de vervoerder.

38. Daarnaast worden de opdrachtgever, de verlader, de vervoerscommissionair of de commissionair-expediteur van een vervoer van goederen op dezelfde wijze gestraft als de daders van de hierna genoemde inbreuken indien zij instructies hebben gegeven of daden hebben gesteld die tot deze inbreuken hebben geleid:

- 1° de overschrijding van de toegelaten massa's en afmetingen van de voertuigen of slepen;
- 2° de niet-naleving van de voorschriften betreffende de veiligheid van de lading van de voertuigen;
- 3° de niet-naleving van de voorschriften betreffende de rij- en rusttijden van de bestuurders van voertuigen;
- 4° de overschrijding van de toegestane maximumsnelheid van de voertuigen;
- 5° de niet-naleving van de voorschriften inzake cabotage over de weg.

Tot slot zijn de vervoerder, de opdrachtgever, de vervoers-

⁵⁶. W. VAN PRAET en R. VAN GYSEL (“Ladingzekering eenvoudig te berekenen. Krachten versus tegenkrachten” (deel 1), *Gevaarlijke lading*, juni 2014, 23) trekken het bestaan van deze wandelkrachten in twijfel. Minstens is er geen wetenschappelijk bewijs voor de grootte van deze kracht. F. VANDEN BOGAERDE en G. FRANS (*Ladingbeveiliging*, Mechelen, Kluwer, 2010, 34) geven aan dat er in de literatuur weinig wetenschappelijk bewijs is voor het “dansen” van de lading. Ook M. JUWET (*Basisregels ladingzekering voor wegvervoer*, samengesteld door KaHo Sint-Lieven met steun van IWT, Tandem, 2010, 11) geeft aan dat “wandelen” nog maar weinig wetenschappelijk bestudeerd is. De *Richtsnoeren voor Europese beste praktijken over het zekeren van lading voor vervoer over de weg*, Europese Commissie, 2014, 80, raden als vuistregel aan om, als er geen risico bestaat op schuiven of kantelen, de lading op minstens één punt per vier ton lading neer te sjoeren of op een andere manier te zekeren om te voorkomen dat niet-opgesloten lading als gevolg van trillingen zich verplaatst. Dit komt in de praktijk neer op een zekering van 10%. The CTU Code 2014 houdt het op “a minimum number of top-over lashings is imperative for avoiding migration of the cargo due to shocks or vibration of the CTU during transport” zonder er een precies cijfer op te kleven (4.2.8). In het “*Informative material related to the IMO/ILO/UNECE Code of practice for packing of Cargo Transport Units*” bij de CTU Code wordt ook de regel van 1 spanband per 4 ton lading (p. 77) meegegeven.

⁵⁷. Art. 5.18.6 regeling voertuigen (Nederland).

⁵⁸. BS 30 juni 1999.

⁵⁹. Wet van 24 maart 2003 tot wijziging van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg en de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument (BS 8 april 2003).

⁶⁰. Wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg (BS 18 februari 2014).

commissionair of de commissionair-expediteur strafbaar, indien zij een vervoer hebben aangeboden, verricht of laten verrichten, tegen een ongeoorloofd lage prijs.

Een administratieve geldboete “van vijfmaal het minimumbedrag tot vijfmaal het maximumbedrag van de strafrechtelijke geldboete, de opdecimen niet inbegrepen, vastgesteld in de betrokken regelgevingen voor inbreuken als bedoeld in artikel 43, § 3, 1° tot 4°” geldt “wanneer als opdrachtgever, verlader, vervoerscommissionair of commissionair-expediteur instructies werden gegeven of daden werden gesteld die tot die inbreuken hebben geleid”⁶¹.

39. Samengevat gaat het dus om drie medeverantwoordelijkheden die altijd gelden, namelijk de vervoervergunning, de vrachtbrief en de ongeoorloofd lage vrachtprijs en dan om vijf medeverantwoordelijkheden waarvoor een instructie of daad moet worden aangetoond die tot de inbreuk heeft

geleid. De eerste twee van deze tweede reeks, vinden nu hun weerklank in artikel 45bis van de Vlaamse Verkeerscode, namelijk een verantwoordelijkheid voor de gewichten en asbelastingen en de informatieverplichtingen voor de ladingzekering. Tot vóór de invoering van artikel 45bis in de huidige vorm moest de verlader informatie aan de vervoerder geven “die de vervoerder nodig acht om de goederen te stouwen”. Dit veronderstelde dus in de praktijk een vraag vanwege de vervoerder. In de huidige versie van artikel 45bis is er een lijstje met minimuminformatie en dus is er geen actieve vraag van de vervoerder meer nodig. Voor de asbelasting ligt de bewijslast nu ook anders, aangezien daarvoor nu een weerlegbaar vermoeden geldt dat de verlader verantwoordelijk is voor de asbelasting. Een daad van de verlader moet dus niet langer worden aangetoond maar wordt vermoed en de verlader zal moeten aantonen dat deze verantwoordelijkheid werd weggecontracteerd.

VII. CMR-VERDRAG

40. De contractuele relatie tussen de opdrachtgever en de vervoerder wordt geregeld door het CMR-verdrag uit 1956⁶². In België geldt dit zowel voor internationaal als voor nationaal vervoer⁶³.

Het CMR-verdrag regelt de aansprakelijkheid van de afzender ten aanzien van de vervoerder voor de schade aan personen, materiaal of andere goederen en de kosten, die voortvloeien uit de gebrekkige verpakking van de goederen. De afzender is voor deze schade aansprakelijk tenzij de gebrekkigheid zichtbaar of aan de vervoerder bekend was op het ogenblik van de inontvangstneming en de vervoerder te dien aanzien geen voorbehouden heeft gemaakt⁶⁴.

Het gaat hier voor alle duidelijkheid dus over de risico's die voortvloeien uit de gebrekkigheid van de verpakking en niet uit de gebrekkige stuwings⁶⁵.

Het CMR-verdrag bevat ook een regeling omtrent de “bescheiden” die de afzender bij de vrachtbrief moet voegen of ter beschikking van de vervoerder moet stellen om hem alle gewenste inlichtingen te verschaffen met betrekking tot het vervullen van douane- en andere formaliteiten.

De vervoerder is niet gehouden de nauwkeurigheid en de volledigheid van deze bescheiden en inlichtingen te onder-

zoeken. De afzender is tegenover de vervoerder aansprakelijk voor alle schade, die kan voortvloeien uit de afwezigheid, onvolledigheid of onregelmatigheid van deze bescheiden en inlichtingen behalve in geval van schuld van de vervoerder⁶⁶. Dit is geen bepaling die oorspronkelijk de inlichtingen met betrekking tot de ladingzekering op het oog had, maar vooral de douanedocumenten bedoelt. Door de nieuwe verplichting om de vervoerder minimum inlichtingen te verschaffen, kan deze bepaling nu een nieuwe invulling krijgen.

41. Het CMR-verdrag voorziet erin dat de vervoerder onthefven is van aansprakelijkheid, indien het verlies, de beschadiging of de vertraging is veroorzaakt door schuld van de rechthebbende of door een opdracht van deze, welke niet het gevolg is van schuld van de vervoerder⁶⁷. Deze ontheffingsgrond kan dus eveneens een nieuwe betekenis krijgen door de toepassing van het artikel 45bis Vlaamse Verkeerscode.

Daarnaast is de vervoerder evenmin aansprakelijk indien hij kan aantonen dat de schade kon ontstaan door ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan kwaliteitsverlies of beschadiging zijn blootgesteld, wanneer zij niet of slecht verpakt zijn⁶⁸ of voor behandeling, lading, stuwings of lossing van de goederen door de afzender,

⁶¹. Art. 46, § 1, 3° wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg (BS 18 februari 2014).

⁶². Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg, afgekort CMR-verdrag, opgemaakt te Genève op 19 mei 1956, goedgekeurd bij wet van 4 september 1962 (BS 8 november 1962) en de bepalingen van het protocol van Genève van 5 juli 1978, goedgekeurd bij wet van 25 april 1983 (BS 20 oktober 1983).

⁶³. Art. 51 wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg (BS 18 februari 2014).

⁶⁴. Art. 10 CMR-verdrag.

⁶⁵. Kh. Brussel 8 september 1983, *TBH* 1984, 304; Brussel 17 juni 1985, *TBH* 1987, 48.

⁶⁶. Art. 11 CMR-verdrag.

⁶⁷. Art. 17, 2. CMR-verdrag.

⁶⁸. Art. 17, 4., b) CMR-verdrag.

de geadresseerde of personen, die voor rekening van de afzender of geadresseerde handelen⁶⁹.

Het Hof van Cassatie stelde reeds meermaals duidelijk dat de ontheffing van het aansprakelijkheidsvermoeden ten gevolge van gebrekkige lading of stuwning van de goederen, niet afhankelijk is van het maken van een voorbehoud door de vervoerder bij vertrek⁷⁰. RUBENS citeert een quasi una-

nieme rechtspraak die oordeelt dat die controleplicht (art. 8 CMR-verdrag) enkel betrekking heeft op de controle van de vermeldingen op de CMR-vrachtbrief en de uiterlijke staat van de goederen en de verpakking, maar niet op de controle van de wijze van belading en stuwning van de goederen door de afzender⁷¹.

VIII. ALGEMENE VOORWAARDEN WEGVERVOER

A. Algemene voorwaarden voor wegvervoer op de rugzijde van de CMR-vrachtbrief

42. Recentelijk werd de algemene voorwaarden voor wegvervoer die door de 3 beroepsverenigingen van beroepsvervoerders (FEBETRA⁷², TLV⁷³ en UPTR⁷⁴) standaard worden afgedrukt op de rugzijde van de CMR-vrachtbrieven aangepast. We bekijken in dit verband enkel de bepalingen die relevant zijn voor de ladingzekering.

Ten eerste is er een duidelijke bepaling over de fysieke handelingen van laden en lossen zelf. De regel is dat behoudens schriftelijke vermelding in andere zin, de partijen uitdrukkelijk overeenkomen dat de belading en lossing gebeurt door de afzender, respectievelijk de geadresseerde. In de mate dat de chauffeur door de afzender of de geadresseerde verzocht wordt om deze daden te stellen, gebeurt dit onder uitdrukkelijk toezicht, controle en verantwoordelijkheid van de afzender, respectievelijk de geadresseerde. De vervoerder draagt geen enkele aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door, en/of tijdens belading en lossing.

43. Behoudens schriftelijke vermelding in andere zin en voor zover dit mogelijk en/of noodzakelijk is, wordt de stuwning uitgevoerd door de vervoerder op basis van de instructies van de afzender of verlader die conform de geldende wetgeving in functie van het traject worden gegeven. Indien het door de vervoerder aangewende voertuig of de gehanteerde stuwning ongeschikt blijkt omdat er incorrecte of onvolledige informatie werd meegedeeld door de afzender of verlader of wanneer de transportverpakking niet stevig genoeg blijkt om een correcte ladingzekering mogelijk te maken, zullen de kosten en schade hierdoor ontstaan inte-

graal ten laste van de afzender voor het vervoer vallen.

Deze bepaling is dus volledig in lijn met het nieuwe artikel 45bis van de Vlaamse Verkeerscode.

44. De verantwoordelijkheid voor het gewicht en voor de aslasten wordt in deze nieuwe voorwaarden voor wegvervoer volledig bij de opdrachtgever gelegd. Behalve ingeval de afzender uitdrukkelijk aan de vervoerder heeft gevraagd om het brutogewicht van de lading te controleren in de zin van artikel 8, 3. CMR-verdrag, blijft de afzender verantwoordelijk voor elke overlading, zelfs overlading per as, die tijdens het transport wordt vastgesteld. De afzender zal alle daaruit ontstane kosten vergoeden, met inbegrip van schade door immobilisatie van het voertuig en alle eventuele boetes of andere gerechtskosten die hieruit zouden kunnen voortvloeien. Bemerkt hier wel de nuancering dat als wederpartij enkel de afzender wordt genoemd en niet de verlader.

B. Algemene voorwaarden ladingzekering

45. Naar aanleiding van de invoering van artikel 45bis in het Verkeersreglement in 2009 werd tussen de beroepsverenigingen van vervoerders en OTM, de beroepsvereniging van de verladers, een standaard ladingzekeringsdocument⁷⁵ opgemaakt. Dit document kende weinig succes in de praktijk. In het licht van de nieuwe verantwoordelijkheden die nu in artikel 45bis van de Vlaamse Wegcode staan, lijkt het zeker interessant om dit standaarddocument te bekijken en een nieuwe gezamenlijk versie in te voeren waarop partijen duidelijk hun informatie over de ladingzekering kunnen meedelen.

⁶⁹. Art. 17, 4., c) CMR-verdrag.

⁷⁰. Cass. 9 december 1999, *TBH* 2000, 568-570, noot J.L., *RW* 2000-01, 51, *Arr.Cass.* 1999, 1606, *ETL* 2000, 386, *RHA* 1999, 387, noot S. ROLAND; Cass. 27 april 2007, *Arr.Cass.* 2007, afl. 4, 912, *RHA* 2007, afl. 4, 310, noot, *Pas.* 2007, afl. 5, 802, *RW* 2009-10, afl. 10, 406 (samenvatting), *TVR* 2007, afl. 5, 170 (weergave F. STEVENS).

⁷¹. P. RUBENS, "Aansprakelijkheid van de vervoerder" in A. POELMANS (ed.), *Overzicht van rechtspraak – Vervoersrecht 1976-2012*, *TPR* 2013, 1876, nr. 105 en vn. 276.

⁷². www.febetra.be/publiciteit/algemene-voorwaarden/#algemene%20voorwaarden%20wegvervoer.

⁷³. www.transportenlogistiekvlaanderen.be/nl/algemene-voorwaarden.

⁷⁴. www.uptr.be/index.php/nl/24-informatie-nl/321-algemene-voorwaarden-voor-wegvervoer.

⁷⁵. www.uptr.be/index.php/nl/24-informatie-nl/194-ladingzekering.

C. AVC 2002

46. Het is interessant om ook even de vergelijking te maken met de algemene vervoercondities die in Nederland gehanteerd worden⁷⁶.

De afzender is verplicht de overeengekomen zaken in of op het voertuig te laden, te stuwen en te doen lossen, tenzij partijen anders overeenkomen of uit de aard van het voorgenomen vervoer, in aanmerking genomen de te vervoeren zaken en het ter beschikking gestelde voertuig, anders voortvloeit⁷⁷.

De vervoerder kan de overeenkomst opzeggen, wanneer de belading en/of de stuwning gebrekkig is of wanneer er overbelading is, maar niet nadat de afzender in de gelegenheid is gesteld het gebrek of de overbelading ongedaan te maken. Indien de afzender weigert de gebrekkigheid van de belading en/of de stuwning of overbelading ongedaan te maken kan de vervoerder de overeenkomst opzeggen dan wel zelf de gebrekkigheid en/of de overbelading ongedaan maken; in beide gevallen is de afzender verplicht de vervoerder een

bedrag van 500 EUR te betalen, tenzij de vervoerder bewijst dat de daardoor geleden schade dit bedrag te boven gaat⁷⁸.

De vervoerder is verplicht de door of namens de afzender verrichte belading, stuwning en eventuele overbelading te controleren indien en voor zover de omstandigheden zulks toelaten. Indien hij van oordeel is dat de belading of stuwning gebrekkig is, is hij verplicht dit op de vrachtbrief aan te tekenen. Indien hij niet in staat of in de gelegenheid is aan zijn controleplicht te voldoen, kan hij daarvan aantekening maken op de vrachtbrief⁷⁹.

D. Frankrijk

47. In Frankrijk wordt een onderscheid gemaakt naar gelang het gewicht van de zending. Voor zendingen van minder dan 3 ton zorgt de vervoerder voor de stuwning en voor zendingen van meer dan 3 ton gebeurt de stuwning door de afzender⁸⁰.

IX. CONCLUSIE

48. Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid kan deze duidelijke, technische wetgeving enkel toegejuicht worden. Er worden technische normen opgelegd voor de ladingzekering en in een ideale wereld worden daarmee alle risico's op ongevallen die veroorzaakt of verergerd worden door slechte of onvoldoende ladingzekering vermeden.

Ook de poging om de verantwoordelijkheden duidelijk af te bakenen is verdienstelijk, maar vertoont toch wel twee duidelijke minpunten. Enerzijds de onduidelijkheden die blijven in de benoeming van de partijen en dan vooral het begrip verlader dat voor verwarring zal blijven zorgen. Daarnaast de in de praktijk zeer moeilijk haalbare verplichting van de verlader om in te staan voor de gewichtsverdeling. Doordat de verantwoordelijkheden kunnen weggecontracteerd wor-

den, is het ook te verwachten dat er zowel in individuele overeenkomsten als in algemene voorwaarden de nodige afwijkende afspraken hierrond gemaakt zullen worden.

Vergeeten we ook niet dat deze wetgeving niet alleen geldt voor lokale weggebruikers maar ook toepasselijk is op elke buitenlandse vervoerder op het Vlaamse, Waalse of Brusselse grondgebied. Ook zij worden geacht de wet te kennen en toe te passen.

Het is duidelijk dat alle bij het logistieke proces betrokken partijen, zoals verpakkers, laders, vervoersonderningen, exploitanten en bestuurders, zullen moeten samenwerken om tot een conforme ladingzekering te komen.

⁷⁶ www.sva.nl/avc.

⁷⁷ Art. 4, 1., e) AVC 2002.

⁷⁸ Art. 4, 4. AVC 2002.

⁷⁹ Art. 9, 5. AVC 2002.

⁸⁰ Art. 7 décret n° 2017-461 du 31 mars 2017 relatif à l'annexe II à la partie 3 réglementaire du Code des Transports concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat spécifique (*JORF* 2 avril 2017).