



Volgens de nieuwe regelgeving hoort bij elke Deense container een schriftelijk informatiepakket.

Nieuwe regels rond **ladingzekerheid** leggen extra verantwoordelijkheid bij verlader

Sinds de zesde staatshervorming is ladingzekerheid een Vlaamse bevoegdheid geworden en keurde de Vlaamse Regering eind vorig jaar een aanpassing aan deze wetgeving goed die sinds 1 januari 2018 van kracht werd. Op die manier wordt een Europese richtlijn gedeeltelijk omgezet in Vlaamse regels. De praktische aspecten van het correct zekeren van een lading blijven echter ongewijzigd. Het gaat in deze aanpassing vooral over wie de verantwoordelijkheid draagt voor het correct toepassen van de bestaande regels.

Tom Destoop
Verantwoordelijke landbouwmechanisatie en
bodembeheer Boerenbond



Waar vroeger vooral de bestuurders en transportfirma's konden opdraaien voor inbreuken, stellen we nu vast dat de verlader of verzender de meeste verantwoordelijkheid draagt. Daarnaast werd beslist dat voor elke laadeenheid heel wat informatie ter beschikking moet gesteld worden door de verlader of verzender aan de transporteur. Op die manier wil de overheid de verantwoordelijkheid over de lading uitspreiden over de gehele transportketen, iets wat de transportsector uiteraard graag ziet gebeuren.

Informatieplicht van de verlader

In de nieuwe wetgeving is sprake van verschillende "personen" die betrokken zijn bij het transport van goederen: verpakker, verzender, verlader, bestuurder en vervoerder. In de praktijk komt het er voor onze leden vaak op neer dat ze zowel de verpakker, verzender als verlader zijn.

De verlader moet de vervoerder vooraf schriftelijk alle informatie bezorgen die nodig is om de goederen te stouwen. Die informatie bestaat minstens uit de aard van de laadeenheid, de massa van de lading van elke laadeenheid, de positie van het zwaartepunt per laadeenheid indien niet in het midden, de buitenafmetingen van elke

laadeenheid en de wrijvingsfactor van de goederen. Een voorbeeld van een laadeenheid is een Deense container of één pallet. Het is duidelijk dat dit een enorme administratieve rompslomp met zich mee kan brengen en gezien de heterogene vormen van laadeenheden die gebruikt worden, lijkt het werken met standaardformulieren een grote uitdaging. Naast de informatieplicht is de verlader nog verantwoordelijk voor het respecteren van de aslasten van het voertuig en de verdeling van de goederen op de laadvloer.

Bestuurders worden uit de wind gezet

Het valt op dat in de nieuwe wetgeving heel weinig verantwoordelijkheid komt te liggen bij de vrachtwagenbestuurders. Dit terwijl zij in de praktijk net het meest intensief met de lading aan de slag gaan en via de vakbekwaamheid ook opgeleid zijn in deze materie. Hun rol blijft echter beperkt tot het dichtklappen van de inklapbare delen van de vrachtwagen (zoals laadkleppen, deuren, ...) en het nagaan dat de lading zoveel mogelijk gecentreerd werd op de vrachtwagen. Daarnaast mogen ze pas vertrekken als de lading geen directe hinder vormt om het voertuig veilig te besturen.

Deze wetgeving is van toepassing op de voertuigcategorieën: N2 (3,5 ton < MTM < 12 ton), N3 (12 ton < MTM), O3 (aanhangwagens: 3,5 ton < MTM < 10 ton), O4 (aanhangwagens: 12 ton < MTM) en Tb (land – en bosbouwtrekkers met maximum snelheid >40 km/u). In Brussel en Wallonië zijn de regels, op enkele details na, gelijk aan de Vlaamse.

Overleg

Boerenbond en AVBS plannen overleg met de bevoegde administratie om praktische problemen als gevolg van deze regelgeving voor te leggen. Volgende vragen dringen zich hieronder meer bij op: wat met de verantwoordelijkheid indien een vrachtwagen geladen wordt door verschillende verladers (telers), wat met specifieke laadeenheden (bijvoorbeeld één boom), waarom fiches opmaken van elke laadeenheid als deze laadeenheden zelf niet genummerd zijn (bijvoorbeeld een vrachtwagen met 20 Deense containers), ...

Meer informatie via Tom Destoop (tom.destoop@boerenbond.be - 0474 87 71 14). ■