

Meer zekerheid door nieuwe regelgeving inzake ladingverzekering?

Raf Van Gysel

Erik Nauwelaerts

Advocaten – Ponet & De Vleeschauwer

I. INLEIDING

Maar al te vaak halen monsterfiles het nieuws. Geregeld worden deze veroorzaakt door ladingen die tijdens het transport van de vrachtwagen vallen of, erger nog, door omgekantelde vrachtwagens zelf.

Dikwijls is dit het gevolg van ontoereikend vastgemaakte of slecht gestouwde ladingen, die bij een plots manoeuvre of een scherpe bocht aan het schuiven gaan.

Uiteraard betreft het hier een grensoverschrijdend probleem. Eind 2002 werd er onder impuls van de Europese Commissie een werkgroep opgestart, samengesteld uit mensen uit de industrie, de lidstaten en de Europese Commissie om een referentietekst op te stellen, die op een niet-bindende wijze aanwijzingen geeft om het wegtransport, en meer bepaald het verankeren van goederen, veiliger te maken. Deze samenwerking resulteerde in 2006 in de «European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport». De tekst (208 bladzijden) geeft op een zeer gedetailleerde wijze weer hoe verschillende soorten goederen moeten worden gestuwd en vastgemaakt. Hij is gratis consulteerbaar en kan in diverse talen worden gedownload via volgende website: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/vehicles/best_practice_guidelines_en.htm.

Het gevolg van een dergelijk ongeval gaat echter verder dan het menselijke leed en de goederenschade. Het economische verlies (files, ...) is immens en moet tot het minimum beperkt worden. Vandaar dat er ook regels moesten worden vastgelegd, die de veiligheid én de vlotheid van het verkeer moeten verbeteren.

Daarom werd recent de Belgische wetgeving rond het vastmaken van lading en het vrijmaken van de rijbaan grondig aangepast.

Deze bijdrage probeert een bondig overzicht te schetsen van de gecoördineerde aanpak van minister van Binnenlandse Zaken Patrick Dewael, minister van Justitie Laurette Onkelinx en vooral minister van Mobiliteit Renaat Landuyt om de economische schade die veroorzaakt is door files, die het gevolg zijn van een lading die op de rijbaan is gevallen, te beperken.

II. REGELS INZAKE LADINGVERZEKERING

a. Oude regeling

1. Reeds in het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende het Algemeen Reglement op de politie van het wegverkeer werden in artikel 45 specifieke regels opgenomen omtrent de lading van voertuigen.

De eerste paragraaf van artikel 45 voorzag dat de lading van een voertuig zodanig *geschikt* moest zijn, opdat ze:

- 1° de zichtbaarheid van de bestuurder niet kan hinderen;
- 2° geen gevaar voor de bestuurder, de vervoerde personen, en de andere weggebruikers kan vormen;
- 3° geen schade kan veroorzaken aan de openbare weg, aan zijn aanhorigheden, aan de erin liggende kunstwerken of aan de openbare of privé-eigendommen;
- 4° niet op de openbare weg kan slepen of vallen;
- 5° de stabiliteit van het voertuig niet in het gedrang kan brengen;
- 6° de lichten, de reflectoren en het inschrijvingsnummer niet onzichtbaar kan maken.

In de tweede paragraaf werd nader bepaald dat ladingen van graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk of in balen, overdekt moeten worden met een dekzeil of met een net. Deze bepaling geldt echter niet voor een transport van een dergelijke lading binnen een straal van 25 km van de plaats van de lading, voor zover het niet langs een autosnelweg geschiedt.

Overeenkomstig de derde paragraaf moeten lange stukken onderling en aan het voertuig dermate stevig vastgemaakt worden dat zij bij het schommelen niet buiten de grootste zijomtrek van het voertuig komen.

Verder werd er in de vierde paragraaf bepaald dat alles wat dient om de lading vast te maken of te beschutten, zoals kettingen, dekzeilen, netten, enz. de lading nauw moet ontsluiten.

Conform de vijfde paragraaf moet de bestuurder van het voertuig de nodige maatregelen nemen om te voorkomen dat de lading, alsmede al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten, door lawaai de bestuurder zou hinderen, het publiek ongemak aandoen of de dieren doen schrikken.

Ten slotte bepaalt de zesde paragraaf dat indien zij- of achterdeuren moeten openblijven, zij zodanig moeten worden vastgezet dat zij niet uitsteken buiten de grootste zijomtrek van het voertuig.

2. Voormeld – eerder algemeen – artikel kreeg een iets concretere invulling in de Wet van 30 september 1988 (B.S. 28 november 1989) en in de rechtspraak, hoewel er weinig gepubliceerde rechtspraak bestaat hieromtrent. Zo werd bepaald dat de lading van een voertuig geen gevaar mag zijn voor de weggebruikers (Cass. 17 mei 1983, *Arr. Cass.* 1982-83, 1145), noch voor de chauffeur zelf (Gent 3 januari 1984, *De Verz.* 1984, 537).

3. Aan de eerste paragraaf van dit artikel werd bij Koninklijk Besluit van 18 september 1991 (B.S. 23 oktober 1991) een wijziging doorgevoerd, waarbij naast het schikken van de lading eveneens de nadruk werd gelegd op het vastmaken van de lading: «De lading van een voertuig moet zodanig geschikt en zo nodig vastgemaakt, overdekt worden met een dekzeil of met een net dat ze: 1°»

b. Nieuwe regeling

1. Recent verschenen twee koninklijke besluiten (1) die een meer solide regeling van het probleem van verschoven of afgevallen ladingen willen aanpakken en die gebaseerd zijn op de «European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport».

2. In artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 27 april 2007 wordt de eerste paragraaf van artikel 45 andermaal aangepast. De toevoeging die er gekomen is bij Koninklijk Besluit van 18 september 1991 (*cf. supra*) wordt opnieuw geschrapt. Er wordt wel verduidelijkt dat de voorschriften gelden bij «normale wegomstandigheden».

Verder wordt de vierde paragraaf van artikel 45 uitgebreid met volgende zinsnede: «Al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten moet in goede staat zijn en correct worden gebruikt.» (art. 3 K.B. 27 april 2007).

3. Daarnaast wordt er een nieuw artikel ingevoerd, meer bepaald artikel 45bis, dat specifieke voorschriften voor de voertuigen van groep C (2) oplegt en dat duidelijk zijn oorsprong vindt in de eerder geciteerde «European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport». Hiernaar wordt trouwens uitdrukkelijk verwezen in artikel 45bis.6. Wie zijn lading omsluit, vastzet of stuwt volgens deze «Europe-

se» voorschriften voldoet aan de eisen van artikel 45bis.4, eerste lid (*cf. infra*).

Het uitgangspunt van artikel 45bis is dat het ladingzekeringsstelsel (3) bepaalde krachten moet kunnen weerstaan, die tijdens het vervoer worden uitgeoefend. Dit is uitgewerkt in de vierde paragraaf van artikel 45bis en luidt als volgt:

«Het ladingverzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend wanneer het voertuig van groep C de volgende versnellingen ondergaat:

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.

Wanneer een samenstellend onderdeel van een ladingverzekeringssysteem onderworpen wordt aan een kracht zoals beschreven in het eerste lid, mag de erop uitgeoefende drukkracht de maximale nominale last van dit onderdeel niet overschrijden.

De samenstellende onderdelen van ladingverzekeringssysteem van een voertuig van groep C:

1° moeten correct functioneren;

2° moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt;

3° mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte elementen vertonen die hun werking met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten;

4° mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen;

5° moeten conform de hiervoor geldende Europese en/of internationale productnormen zijn.

Het ladingverzekeringssysteem dat wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig van groep C 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 ladingverzekeringssysteem kan opgebouwd zijn uit een enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingverzekeringssystemen.»

De bestuurder van een voertuig van groep C mag zijn voertuig niet gebruiken indien het ladingverzekeringssysteem van de in of op het voertuig vervoerde lading hiermee niet in overeenstemming is (art. 45bis.2.).

Alzo wordt er verder bepaald dat de bestuurder ten eerste een visuele controle dient uit te oefenen dat alle uitrustingen die te maken hebben met het gebruik van het voertuig (laaddeuren, ...) zijn vastgezet, ten tweede zich ervan moet vergewissen dat de lading geen hinder vormt voor het veilig besturen van het voertuig en ten derde werd bepaald dat het zwaartepunt van de lading

(1) K.B. 27 april 2007 tot wijziging van het K.B. van 1 december 1975 houdende het reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en van het K.B. van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, B.S. 7 mei 2007.

KB. 7 april tot wijziging van het K.B. van 30 september tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de Wet betreffende de politie over het wegverkeer, B.S. 7 mei 2007.

(2) Art. 45bis K.B. 27 april 2007, B.S. 7 mei 2007 – Lading van de voertuigen: specifieke voorschriften voor de voertuigen van groep C. Art. 45bis.1. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder «voertuig van groep C» verstaan: motorvoertuig van de categorieën C of C + E of de subcategorieën C1 of C1 + E, zoals gedefinieerd in artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, met uitzondering van de voertuigen en samenstellen van voertuigen die uitsluitend worden gebruikt door kermiskramers en eigen zijn aan dat beroep.

(3) Ladingverzekeringssysteem: uitrusting of combinatie van uitrustingen die wordt gebruikt om een lading vast te zetten of te stouwen, met inbegrip van de stouwoorzieningen van de lading, evenals alle samenstellende delen ervan (art. 2.59 K.B. 1 december 1975, ingevoerd bij art. 1 KB. 27 april 2007).

zoveel als mogelijk geconcentreerd moet worden op het voertuig.

Deze bepaling kan tot enige bezorgdheid leiden in de transportsector, meer bepaald de verzekeraarbaarheid van het transportrisico. Het CMR-Verdrag regelt de aansprakelijkheid van de vervoerder voor eventuele schade aan de goederen tussen de inontvangstneming en de aflevering ervan. Het CMR-Verdrag voorziet echter niet in een regeling omtrent het stuwen en vastmaken van de te vervoeren goederen. Sinds het ontstaan van het verdrag is er dan ook een discussie omtrent de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van schade aan de goederen vanwege een slechte vastzetting en/of stuwning ervan (zie F. Ponet, *De overeenkomst van internationaal wegvervoer CMR – Overzicht van Belgische en buitenlandse rechtspraak 1963-2003*, Mechelen, Kluwer, 2003, p. 533 e.v.). Naargelang de specifieke omstandigheden wordt er geoordeeld dat de verzender dan wel de vervoerder diende in te staan voor het vastzetten en/of stuwen van de goederen. Wel lijkt er in de rechtspraak min of meer een consensus te zijn ontstaan dat de vervoerder aansprakelijk is voor de slechte vastzetting en/of stuwning, wanneer de lading dermate slecht is vastgezet en/of gestuwd dat de verkeersveiligheid erdoor in het gevaar wordt gebracht (bv. Antwerpen 13 januari 1988, *E.T.L.* 1988, 717). Wanneer de vervoerder zoiets vaststelt, mag hij in principe de reis niet aanvatten.

Tegen dergelijke risico's kan de vervoerder zich evenwel laten verzekeren. Vele CMR-polissen bevatten echter een clause waarin bepaald wordt dat de dekking onder de polis uitgesloten is wanneer de verzekerde/de vervoerder een inbreuk heeft gepleegd op een strafrechtelijke of administratieve bepaling. In het verleden werd deze bepaling in sommige gevallen ingeroepen wanneer er bijvoorbeeld een inbreuk was geweest op de rij- en rusttijden. Thans bestaat echter het risico dat een dergelijke uitsluitingsgrond door een CMR-aansprakelijkheidsverzekeraar wordt ingeroepen wanneer de bestuurder/de vervoerder zou worden veroordeeld voor een feit zoals omschreven onder artikel 45bis.4.

Anderzijds is het niet enkel de vervoerder die enige verantwoordelijkheid draagt. Artikel 45bis.3 legt eveneens verantwoordelijkheden bij de verlader en/of verpakker. Indien de primaire verpakking van een goed niet voldoende stevig is voor een veilig transport van de goederen, dan moet de verpakker en/of verlader de goederen bijkomend omhullen met een transportverpakking die stevig genoeg is om een goede ladingszekering mogelijk te maken. Bovendien moet de verlader de vervoerder vooraf schriftelijk alle informatie verschaffen die de vervoerder nodig acht om goederen te stouwen.

Deze bepalingen sluiten aan bij de Wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg, waar-

bij de verlader reeds aansprakelijk wordt gesteld wanneer hij de vervoerder aanzet om te vertrekken met een onveilige lading/stuwning (art. 37 § 2, 2°).

Ten slotte wordt in artikel 45bis.5 nog onderstreept dat de stouwvoorziening (1) of de geïntegreerde vergrendelingsvoorziening (2) die gebruikt wordt om een lading aan een voertuig van groep C vast te maken, zelf zodanig gezeurd moet worden dat ze niet kan ontgrendeld raken of loskomen. Zij moeten ten eerste ontworpen en vervaardigd zijn voor de doeleinden waarvoor ze worden gebruikt en ten tweede gebruikt en onderhouden worden in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en de geldende Europese en/of internationale normen.

4. De artikelen 6 en 7 van het Koninklijk Besluit van 27 april 2007 brengen enkele wijzigingen mee aan het Koninklijk Besluit van 15 maart 1968, in die zin dat er enkele definities worden toegevoegd aan artikel 1 § 2 en dat artikel 19 wordt aangevuld. Alzo wordt gedetailleerd vastgelegd aan welke technische vereisten de verankeringspunten voor de lading dienen te voldoen. Zo wordt de minimale kracht opgegeven waaraan een verankeringspunt moet kunnen weerstaan, afhankelijk van de maximale toegelaten massa (MTM) van het voertuig.

Op deze manier wordt er al een groot deel van de discussies over het al dan niet voldoende zekeren van een bepaalde lading uitgesloten daar er nu een objectieve toetssteen is voor de controlerende instanties. Ter bevordering van de verkeersveiligheid is het de bedoeling dat er hierop in de toekomst gerichte controles zullen gebeuren.

Wegens de noden van de praktijk zijn er uitzonderingen voorzien voor ten eerste de voertuigen die speciaal voor het vervoer van ondeelbare voorwerpen zijn toegelaten en niet sneller dan 25 km/u mogen rijden, ten tweede voor trage landbouwvoertuigen en ten derde voor voertuigen die uitsluitend worden gebruikt door kermiskramers en die eigen zijn aan dat beroep.

5. De inwerkingtreding van de nieuwe regels is opgesplitst in twee data. Principieel trad het Koninklijk Besluit van 27 april 2007 reeds vanaf 1 juni 2007 in werking.

De artikelen 1, 4 en 5, waaronder de invoering van artikel 45bis, zullen echter slechts in werking treden vanaf 10 september 2009.

Daarnaast moet worden opgemerkt dat de invoering van artikel 19 § 4 en § 5 van het Koninklijk Besluit van 15 maart 1968 uitsluitend van toepassing zullen zijn vanaf 1 mei 2008 voor de nieuwe typegoedkeuringen (3). Vanaf 1 mei 2009 dienen alle nieuwe voertuigen, die in het verkeer worden gebracht en alle voer-

- (1) Stouwvoorziening: element dat specifiek ontworpen en vervaardigd is om een lading vast te maken, op haar plaats te houden of te stouwen, met inbegrip van de structurele elementen van het voertuig (art. 2.55 K.B. 1 december 1975, ingevoerd bij art. 1 K.B. 27 april 2007).
- (2) Geïntegreerde vergrendelvoorziening: voorziening die ontworpen is en gebruikt wordt om een lading vast te zetten door de bevestigingspunten van de lading te verbinden met de verankeringspunten van het voertuig en te vergrendelen (art. 2.56 K.B. 1 december 1975, ingevoerd bij art. 1 K.B. 27 april 2007).
- (3) Een typegoedkeuring is de bevestiging dat een eerste productiemodel van een type voertuig voldoet aan de gestelde eisen. Met een typegoedkeuring kan de fabrikant een serie produceren van dat type voertuig, die identiek is aan de vastgelegde technische eisen in de typegoedkeuring. Typegoedkeuringen vormen de basis voor toelating op de weg en daarmee voor registratie en kentekening. Pas als een nieuw voertuig voldoet aan alle Europese richtlijnen (en de regels daaruit geïmplementeerd in de Belgische wetgeving), mag het rijden op de Europese wegen.

tuigen die worden omgebouwd na deze datum, aan de hoger genoemde technische eisen te voldoen.

6. Het Koninklijk Besluit van 7 april 2007 wijzigt het «Koninklijk Besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de Wet betreffende de politie over het wegverkeer».

De inbreuken op de gewijzigde artikelen 45.1 en 45.2 vallen vanaf 1 juni 2007 onder artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 30 september 2005, zijnde de tweede graad (→ respectievelijk art. 2.23° en art. 2.26°) (1).

De nieuwe regels inzake ladingverzekering, meer bepaald de artikelen 45bis.4 (= ladingverzekeringssysteem) en 45bis.5 (= stouwvoorziening of geïntegreerde vergrendelvoorziening) vallen voor de voertuigen van groep C onder de overtredingen van de derde graad (→ respectievelijk art. 2.47° en 2.48°) en dit vanaf 10 september 2009.

De overtredingen van deze technische eisen worden dus beschouwd als overtredingen, die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen. De mogelijke boetes variëren dus tussen de 165 en 2 750 EUR (met een verdubbeling bij herhaling binnen het jaar). Het mogelijke verval van het recht op sturen kan oplopen van 8 dagen tot 5 jaar. De onmiddellijke inning wordt opgetrokken naar 150 EUR en de minnelijke schikking wordt verhoogd naar 160 EUR.

III. NIEUWE REGELS INZAKE HET VRIJMAKEN VAN DE RIJBAAN

1. Zoals hierboven reeds aangehaald, heeft men getracht een integrale aanpak van het probleem na te streven. De nieuwe bepalingen inzake ladingverzekering zullen de risico's uiteraard (aanzienlijk) moeten verminderen, doch er zullen zich in de toekomst hoe dan ook nog ongevallen (met een gevallen lading) voordoen. Derhalve diende er dan ook werk gemaakt te worden van maatregelen die het fileleed dienen te verminderen.

Met dat voor ogen kwam er een derde koninklijk besluit tot stand dat enkele kleine, doch relevante, wijzigingen aanbrengt aan het Wegverkeersreglement met het doel de rijbaan zo snel mogelijk weer vrij te maken na een ongeval of ladingsverlies, meer bepaald het Koninklijk Besluit van 27 april 2007 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, B.S. 9 mei 2007.

Vooreerst dient er opgemerkt te worden dat er vroeger in artikelen 51 (defect voertuig – op de openbare weg gevallen lading) en 52.1. (gedrag bij een ongeval) van het Wegverkeersreglement enkel werd gesproken over maatregelen die de bestuurder diende te nemen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren. De appreciatiemarge wordt nu ook uitgebreid naar maatregelen om de vlotheid van het verkeer te verzekeren.

Artikel 51 van het Wegverkeersreglement legde aan de bestuurder reeds de verplichting op om in de mate van het mogelijke de rijbaan vrij te maken en de eventuele hindernissen te signaliseren, teneinde de veiligheid van het verkeer te verzekeren.

Aan dit artikel wordt nu een vijfde lid toegevoegd dat stelt dat indien de bestuurder afwezig is, weigert of niet in staat is om de bevelen van de bevoegde personen op te volgen, de bevoegde personen ambtshalve voor de verplaatsing van het voertuig en de lading mogen zorgen. Daaraan wordt nog toegevoegd dat op autowegen en autosnelwegen de bevoegde personen dit steeds ambtshalve kunnen doen.

Op de overige wegen heeft de bestuurder nog steeds het recht om zelf een takelfirma in te schakelen, op voorwaarde dat aan de bevoegde personen voldoende garantie kan geboden worden dat deze takelwagens met het geschikte materiaal en binnen de door de bevoegde personen voorgestelde tijdsperiode ter plaatse zal zijn.

Zeer belangrijk is dat in § 3 van artikel 51.5. van de Wegcode nu expliciet staat dat de verplaatsing van voertuig of lading op risico en kosten van de bestuurder en de burgerlijk aansprakelijke persoon gebeurt.

In artikel 3 van de Wegcode, dat de personen aanduidt 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, wordt een 13e lid toegevoegd. Door deze toevoeging krijgen de brandweerlieden en de civiele bescherming ook het statuut van «bevoegd persoon».

Concreet brengt dat met zich mee dat in het geval dat de brandweer of de civiele bescherming vóór (enkel en alleen dan) de politie op de plaats van het ongeval arriveert, zij instructies kunnen geven om de verkeersveiligheid en -vlotheid te helpen garanderen en de hierboven uiteengezette bevoegdheid om het voertuig en de lading te verplaatsen, kunnen uitoefenen tot de politie ter plaatse is.

2. Naar de toekomst toe zullen er nog bijkomende initiatieven genomen worden om de vlotheid van het verkeer na een ongeval te verbeteren.

Zo is er sprake van een interventiechronometer, die inhoudt dat de federale of lokale politie de duur van interventies na een ongeval systematisch opmeet en verwerkt, teneinde alzo de interventieduur te verbeteren, en een draaiboek van een interventie na een ongeval (2).

IV. BESLUIT

Tot op heden bestond er in België geen adequate wettelijke regeling omtrent de verankering van ladingen op voertuigen (van groep C). Een gebrek hieraan leidde in een aantal gevallen tot onwetendheid met soms desastreuze gevolgen als resultaat.

Op basis van de «European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport» werden thans een aantal technische vereisten ingevoerd die het risico

(1) Een wetsvoorstel van 24 november 2006 van Anke Van derneersch om het (oude) artikel 45 integraal als een overtreding van derde graad te beschouwen, werd indertijd niet aangenomen.

(2) Antwoord van minister van Mobiliteit Renaat Landuyt op vraag van de heer Guido De Padt over de «economische schade door files» (nr. 13796).

op ladingsverlies drastisch moeten verminderen. Het feit dat een inbreuk op deze nieuwe bepalingen als een overtreding van de derde graad wordt beschouwd, geeft aan welk belang er aan gehecht wordt.

De nieuwe normen waaraan het systeem voor ladingverzekering moet voldoen, geven door hun objectieve toetsingscriteria een meer eenvoudige controlemogelijkheid voor de politie.

De nieuwe regeling omtrent het vrijmaken van de wegen ter bevordering van de vlotheid van het verkeer duidt op een integrale aanpak van het fileprobleem. Nieuwe initiatieven om een strikt draaiboek op te stellen en het vrijmaken van de wegen te chronometreeren, staan in de steigers en zullen tot nog betere resultaten moeten leiden.

Résumé

Il n'existait pas jusqu'à présent en Belgique de réglementation adéquate en ce qui concerne l'ancrage des

chargements des véhicules (du groupe C). Cette lacune a conduit dans plusieurs cas à une ignorance avec parfois des effets désastreux comme conséquence.

Sur la base de l'«European Best Practice guidelines on Cargo Securing for Road Transport» ont été introduites un certain nombre de conditions techniques qui doivent diminuer drastiquement le risque de perte de chargement. Le fait que la violation de ces nouvelles dispositions soient considérées comme une infraction du troisième degré démontre l'importance qui lui est accordée.

Les nouvelles normes auxquelles le système de sécurité du chargement doit répondre donnent à la police une possibilité de contrôle plus facile en raison de ses critères d'évaluation objectifs.

La nouvelle réglementation concernant le dégagement des routes en vue de promouvoir la fluidité de la circulation indique une approche intégrale du problème des files.