

GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2018/10118]

17 NOVEMBER 2017. — 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

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 21 juni 1985, 20 juli 2005 en 28 april 2010;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op 5 oktober 2017;

Gelet op advies 62.264/3 van de Raad van State, gegeven op 8 november 2017, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2015/719 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 tot wijziging van Richtlijn 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.

Art. 2. In artikel 3 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, het laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 december 2016, wordt punt 4^o vervangen door wat volgt:

“4^o de voor het toezicht op de openbare weg aangestelde personeelsleden, de wegeninspecteurs, vermeld in artikel 16 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, en personeelsleden die de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, en het verkeersveiligheidsbeleid, aanwijst;”.

Art. 3. Artikel 45*bis* van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 27 april 2007 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 8 januari 2013, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 45*bis*. LADING VAN VOERTUIGEN: SPECIFIEKE VOORSCHRIFTEN

§ 1. Dit artikel is van toepassing op de volgende voertuigcategorieën, vermeld in artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen:

1^o categorie N₂;

2^o categorie N₃;

3^o categorie O₃;

4^o categorie O₄;

5^o categorie T, met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/u.

Dit artikel is niet van toepassing op voertuigen en samenstellen van voertuigen die uitsluitend worden gebruikt door kermiskramers en die eigen zijn aan dat beroep.

§ 2. De bestuurder van een voertuig mag zijn voertuig niet gebruiken als het ladingzekeringssysteem van de in of het voertuig vervoerde lading niet in overeenstemming is met de voorwaarden, vermeld in paragraaf 4.

De bestuurder van een voertuig moet:

1^o 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;

2^o zich ervan vergewissen dat de lading geen hinder vormt voor het veilig besturen van het voertuig;

3^o zich ervan vergewissen dat het zwaartepunt van de lading zoveel mogelijk gecentreerd wordt op het voertuig.

§ 3. In deze paragraaf wordt verstaan onder laadeenheid: 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.

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.

De verlader bezorgt de vervoerder waarop hij een beroep doet vooraf schriftelijk alle informatie die de vervoerder nodig acht om de goederen te stouwen. Die informatie bestaat minstens uit:

1^o 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.

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.

De vervoerder verschafft toegang tot alle ter zake doende documentatie van de verlader aan de bevoegde personen in het kader van een controle.

Tenzij op voorhand en schriftelijk anders wordt overeengekomen moet aan al de volgende voorwaarden voldaan zijn:

- 1° de vervoerder 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 dit artikel;
- 2° de verpakker voldoet aan de volgende voorwaarden:
 - a) hij beschrijft de goederen. Die beschrijving bevat minstens de informatie, vermeld in het derde lid;
 - 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;
- 3° de verlader 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;
- 4° de verzender 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.

§ 4. Het ladingzekeringssysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig de volgende versnellingen of vertragingen ondergaat:

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

Als een samenstellend onderdeel van een ladingzekeringssysteem onderworpen wordt aan een kracht als vermeld in het eerste lid, mag de erop uitgeoefende drukkracht de maximale nominale last van dat onderdeel niet overschrijden.

De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem van een voertuig voldoen aan al de volgende voorwaarden:

- 1° ze moeten correct functioneren;
- 2° ze moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt;
- 3° ze mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten;
- 4° ze mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen;
- 5° ze moeten conform de daarvoor geldende Europese en/of internationale productnormen zijn.

Het ladingzekeringssysteem dat wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig te omsluiten, vast te zetten of tegen te houden, moet geschikt zijn voor de afmetingen, de vorm, de stevigheid en de kenmerken van de lading.

Het ladingzekeringssysteem kan opgebouwd zijn uit een enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringssystemen.

Het omvallen of het kantelen van de lading wordt voorkomen.

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

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

§ 5. De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading aan een voertuig vast te maken, wordt zelf zodanig gezekerd dat ze niet ontgrendeld kan raken of kan loskomen.

De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig vast te zetten, moet voldoen aan al de volgende voorwaarden:

1° ze is ontworpen en vervaardigd voor de doeleinden waarvoor ze wordt gebruikt;

2° ze wordt gebruikt en onderhouden in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en de geldende Europese en/of internationale normen.

§ 6. Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken over het zekeren van lading voor vervoer over de weg, geldt dat het ladingzekeringsstelsel voldoet aan de eisen, vermeld in paragraaf 4, eerste lid.

De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen:

Norm	Onderwerp
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

Art. 4. De Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid, zijn, ieder wat hem of haar betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 17 november 2017.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
G. BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,
B. WEYTS

—————
TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C - 2018/10118]

17 NOVEMBRE 2017. — Arrêté du Gouvernement flamand modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne l'arrimage des charges

LE GOUVERNEMENT FLAMAND,

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, article 1^{er}, modifiée par les lois des 21 juin 1985, 20 juillet 2005 et 28 avril 2010 ;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

Vu l'accord du ministre flamand ayant le budget dans ses attributions, donné le 5 octobre 2017 ;

Vu l'avis 62.264/3 du Conseil d'État, rendu le 8 novembre 2017, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, point 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur proposition du ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des animaux ;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose partiellement la directive 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

Art. 2. À l'article 3 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 14 décembre 2016, le point 4° est remplacé par ce qui suit :

« 4° les membres du personnel affectés à la surveillance sur la voie publique, les inspecteurs des routes, visés à l'article 16 du décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel, et les membres du personnel désignés par le ministre flamand ayant la politique de mobilité, les travaux publics, le transport et la politique en matière de sécurité routière dans ses attributions ; »

Art. 3. L'article 45 bis du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 27 avril 2007 et modifié par l'arrêté royal du 8 janvier 2013, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 45bis. CHARGEMENT DE VÉHICULES : PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES.

§ 1^{er}. Cet article s'applique aux catégories de véhicules suivantes, visées par l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité :

- 1° catégorie N₂;
- 2° catégorie N₃;
- 3° catégorie O₃;
- 4° catégorie O₄;
- 5° catégorie T dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h.

Cet article ne s'applique pas aux véhicules et ensembles de véhicules articulés utilisés exclusivement par les forains et propres à cette profession.

§ 2. Le conducteur d'un véhicule ne peut utiliser son véhicule si le système d'arrimage des charges transportées dans ou sur le véhicule n'est pas conforme aux conditions visées au paragraphe 4.

Le conducteur d'un véhicule doit :

- 1° exercer un contrôle visuel afin de s'assurer que les portes arrière de chargement, le hayon élévateur escamotable, les portes, les bâches, la roue de secours et les autres équipements relatifs à l'utilisation du véhicule sont fixés ;
- 2° s'assurer que le chargement ne constitue pas une gêne pour la conduite en toute sécurité du véhicule ;
- 3° s'assurer que le centre de gravité est, autant que possible, centré sur le véhicule.

§ 3. Dans ce paragraphe, le terme unité de charge désigne un ensemble de marchandises groupées ou autrement rassemblées de manière à en permettre le traitement, gerbage et stockage en une seule unité d'emballage.

Si le conditionnement ou l'unité de charge primaire d'un bien est endommagé ou n'est pas assez solide pour un transport de marchandises SÛR, le responsable de ce conditionnement et/ou le chargeur doivent alors l'envelopper de manière complémentaire grâce à un emballage intact et suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.

Le chargeur communique, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises. Ces informations comportent au moins :

- 1° la nature de l'unité de charge ;
- 2° la masse du chargement et de chaque unité de charge ;
- 3° la position du centre de gravité de chaque unité de charge si elle n'est pas centrée ;
- 4° les dimensions extérieures de chaque unité de charge ;
- 5° les contraintes de gerbage et d'orientation à respecter pendant le transport ;
- 6° le coefficient de frottement des marchandises, s'il ne figure pas dans l'annexe B de la norme EN 12195 ou dans l'annexe des normes OMI/ULO/UNECE ;
- 7° toutes les informations complémentaires indispensables pour un arrimage sûr.

Si le chargeur confie au transporteur la mission de transporter des conteneurs ou des caisses mobiles, le chargeur fournit au transporteur une déclaration précisant la masse des conteneurs ou des caisses mobiles transportés.

Le transporteur met toute la documentation pertinente du chargeur à la disposition de toutes les personnes autorisées dans le cadre d'une inspection.

Sauf accord contraire préalable et par écrit, toutes les conditions suivantes doivent être remplies :

- 1° le transporteur doit satisfaire aux conditions suivantes :
 - a) il fournit un véhicule approprié à la charge qui lui a été confiée ;
 - b) il met à disposition sur le lieu de chargement un véhicule propre et exempt de dommages structurels ;
 - c) il est responsable de la fixation du conteneur au châssis ;
 - d) il arrime la charge conformément au présent article ;
- 2° le conditionneur doit satisfaire aux conditions suivantes :
 - a) il décrit les marchandises. Cette description comporte au moins les informations mentionnées à l'alinéa 3 ;
 - b) s'il y a un risque que les marchandises soient endommagées par des sangles, il décrit une méthode alternative pour les arrimer. Si cette méthode alternative impose des exigences spécifiques au véhicule utilisé, celles-ci sont mentionnées ;
- 3° le chargeur doit satisfaire aux conditions suivantes :
 - a) il est responsable de la répartition de la charge sur le plancher de chargement ;
 - b) il respecte la masse maximale admissible et les charges par essieu du véhicule ;
 - c) il fournit les informations visées aux alinéas 3 et 4 ;
 - d) il permet un arrimage sûr ;
- 4° l'expéditeur fournit tous les documents requis, et au moins :
 - a) une description correcte des marchandises ;
 - b) la masse du chargement total ;
 - c) toutes les informations indispensables à un conditionnement correct.
 - d) la notification au conditionneur et/ou au transporteur des paramètres de transport particuliers pour les emballages individuels.

§ 4. Le système d'arrimage du chargement doit pouvoir résister aux forces exercées si le véhicule subit les accélérations ou ralentissements suivants :

- 1° 0,8 g vers l'avant ;
- 2° 0,5 g vers l'arrière ;
- 3° 0,5 g vers les parties latérales, de chaque côté.

Si un composant du système d'arrimage du chargement est soumis à une force telle que visée à l'alinéa 1^{er}, la force de pression exercée sur cet élément ne peut dépasser la charge nominale maximale de celui-ci.

Les composants d'un système d'arrimage du chargement d'un véhicule doivent satisfaire à toutes les conditions suivantes :

- 1° ils doivent fonctionner correctement ;
- 2° ils doivent être adaptés à l'usage qui en est fait ;
- 3° ils ne peuvent pas présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou fragilisés pouvant affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;
- 4° ils ne peuvent pas présenter de déchirures, d'entailles ou d'effilochages ;
- 5° ils doivent être conformes aux normes de produits européennes et/ou internationales en vigueur en la matière.

Le système de sûreté du chargement utilisé pour entourer, fixer ou retenir un chargement dans ou sur un véhicule doit être adapté aux mesures, à la forme, à la consistance et aux caractéristiques du chargement.

Le système d'arrimage du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.

Il y a lieu de prévenir tout retournement ou renversement du chargement.

Pour fixer le chargement, une ou plusieurs des méthodes d'arrimage suivantes sont utilisées :

- 1° enserrement ;
- 2° verrouillage (localisé/général) ;
- 3° fixation directe ;
- 4° sangles de serrage.

§ 5. Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement à un véhicule est lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse être déverrouillé ou détaché.

Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur un véhicule doit satisfaire à toutes les conditions suivantes :

- 1° il est conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé ;
- 2° il est utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes et/ou internationales en vigueur.

§ 6. Un chargement entouré, fixé ou retenu sur un véhicule, conformément aux prescriptions des « Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers » implique que le système d'arrimage du chargement satisfait aux exigences du paragraphe 4, alinéa 1^{er}.

Les moyens et méthodes d'arrimage sont conformes à la version la plus récente des normes ci-dessous.

Norme	Objet
EN 12195-1	Calcul des forces de retenue
EN 12640	Points d'arrimage
EN 12642	Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule
EN 12195-2	Sangles en fibres synthétiques
EN 12195-3	Chaînes d'arrimage
EN 12195-4	Câbles d'arrimage en acier
ISO 1161, ISO 1496	Conteneurs ISO
EN 283	Caisses mobiles
EN 12641	Bâches
EUMOS 40511	Poteaux — colonnes
EUMOS 40509	Emballage de transport

Art. 4. Le ministre flamand qui a la politique de mobilité, les travaux publics et le transport dans ses attributions, et le ministre flamand qui a la politique en matière de sécurité routière dans ses attributions, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 17 novembre 2017.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles,
du Tourisme et du Bien-être des Animaux,
B. WEYTS