

<b>veiligheidsberichten</b>	
<b>23-09-2009</b>	<b>2009/10</b>

## Ladingzekering

De K.B.'s van 7 april 2007 en 27 april 2007 in verband met de **ladingzekering** (volledige teksten : zie de volgende bladzijden) traden reeds in werking op **1 juni 2007** en stellen dat :

**“de lading van een voertuig zodanig moet geschikt zijn dat ze bij normale wegomstandigheden:**

- 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, 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.”

Verder specificeert deze regelgeving : **“Al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten moet in goede staat zijn en correct worden gebruikt. Elk onderdeel dat de lading omsluit, zoals een ketting, een dekzeil, een net, enz. moet de lading nauw omsluiten.”**

**Vanaf 10 september 2009** treden de meer technische elementen in deze regelgeving - zoals neergeschreven in de **“Europese richtlijnen voor beste praktijken over het zekeren van lading voor wegtransport”** in werking. De verlader moet de vervoerder informeren over hoe er moet gestuwd worden. De verpakkingen moeten transportveilig zijn. De lading moet vastgemaakt worden en de verankeringspunten en lashingmaterialen (zoals spanriemen) moeten aan bepaalde voorwaarden voldoen. De inzet van lashing- en antislipmaterialen is gekoppeld aan type en stevigheid van het gebruikte voertuig.

De verantwoordelijkheid voor het vastmaken van de lading berust bij de vervoerder ( vrachtwagenchauffeur). De wet op het vervoer van zaken over de weg uit 1999 stelt in artikel 37 echter dat er een **mede-aansprakelijkheid** ligt **bij de** opdrachtgever en de **verlader**, zijnde de partij die fysiek de goederen op het voertuig plaatst.

Deze voorschriften zijn ook integraal van toepassing binnen het havengebied. Voor zgn. doktransport gelden hierop dus geen uitzonderingen.

De Europese richtlijnen voor het vastzetten van de lading kan u raadplegen op de volgende link : [http://www.mobilit.fgov.be/data/route/regcir/cargo-securing\\_guidelines\\_nl.pdf](http://www.mobilit.fgov.be/data/route/regcir/cargo-securing_guidelines_nl.pdf)

-----

## LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2007 — 1832 [C — 2007/14152]

7 AVRIL 2007. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment les articles 1<sup>er</sup>, premier alinéa, et 29, § 1<sup>er</sup>, modifié par la loi du 20 juillet 2005;

Vu l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, confirmé par la loi du 21 décembre 2006, notamment les articles 2 et 3;

Vu l'association des Gouvernements de Région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 28 février 2007;

Vu l'accord du Ministre du Budget du 30 mars 2007;

Vu l'avis n° 42.476/4 du Conseil d'Etat, donné le 2 avril 2007, en application de l'article 84, § 1, premier alinéa, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre de la Mobilité et sur avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le texte repris sous l'article 2, 23° et 26°, de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière est remplacé comme suit :

«

<p>23° Le chargement d'un véhicule doit être disposé de telle sorte que, dans des conditions routières normales, il ne puisse :</p> <p>1° nuire à la visibilité du conducteur;</p> <p>2° constituer un danger pour le conducteur, les personnes transportées et les autres usagers;</p> <p>3° occasionner des dommages à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages qui y sont établis ou aux propriétés publiques ou privées;</p> <p>4° traîner ou tomber sur la voie publique;</p> <p>5° compromettre la stabilité du véhicule;</p> <p>6° masquer les feux, les catadioptrés et le numéro d'immatriculation.</p>	45.1	<p>23° De lading van een voertuig moet zodanig geschikt zijn dat ze bij normale wegomstandigheden :</p> <p>1° de zichtbaarheid van de bestuurder niet kan hinderen;</p> <p>2° geen gevaar voor de bestuurder, de vervoerde personen en de andere weggebruikers kan vormen;</p> <p>3° geen schade kan veroorzaken aan de openbare weg, zijn aanhorigheden, aan de erin liggende kunstwerken of aan de openbare of privé-eigdommen;</p> <p>4° niet op de openbare weg kan slepen of vallen;</p> <p>5° de stabiliteit van het voertuig niet in het gedrang kan brengen;</p> <p>6° de lichten, de reflectoren en het inschrijvingsnummer niet onzichtbaar kan maken.</p>	45.1
<p>26° Les accessoires servant à fixer ou à protéger le chargement doivent se trouver en bon état et être utilisés correctement.</p> <p>Tout élément entourant le chargement, tel qu'une chaîne, une bâche, un filet, etc. doit le faire étroitement.</p>	45.4	<p>26° Al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten moet in goede staat zijn en correct worden gebruikt.</p> <p>Elk onderdeel dat de lading omsluit, zoals een ketting, een dekzeil, een net, enz. moet de lading nauw omsluiten.</p>	45.4

».

**Art. 2.** La liste reprise sous l'article 3 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 28 décembre 2006, est complétée comme suit :

### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2007 — 1832 [C — 2007/14152]

7 APRIL 2007. — Koninklijk besluit tot wijziging van 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

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op de artikelen 1, eerste lid, en 29, § 1, gewijzigd bij de wet van 20 juli 2005;

Gelet op 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, bekrachtigd door de wet van 21 december 2006, inzonderheid op de artikelen 2 en 3;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 28 februari 2007;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting van 30 maart 2007;

Gelet op het advies nr. 42.476/4 van de Raad van State, gegeven op 2 april 2007, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Onze Minister van Mobiliteit, en op advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** De tekst opgenomen onder artikel 2, 23° en 26°, van 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 wordt vervangen als volgt :

«

».

**Art. 2.** De lijst opgenomen onder artikel 3 van het hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 28 december 2006, wordt aangevuld als volgt :

<p>47° Le système de sûreté du chargement doit pouvoir résister aux forces exercées lorsque le véhicule du groupe C subi les accélérations suivantes :</p> <p>1° ralentissement de 0,8 g vers l'avant; 2° ralentissement de 0,5 g vers l'arrière; 3° accélération de 0,5 g vers les parties latérales, de chaque côté.</p> <p>Lorsqu'un élément composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que décrite au premier alinéa, la force de pression exercée sur cet élément ne peut dépasser la charge nominale maximale de celui-ci.</p> <p>Les éléments composants d'un système de sûreté du chargement d'un véhicule du groupe C :</p> <p>1° doivent fonctionner correctement; 2° doivent être adaptés à l'usage qui en est fait;</p> <p>3° ne peuvent présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou affaiblis pouvant affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement; 4° ne peuvent présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochage; 5° doivent être conformes aux normes de produits européennes et/ou internationales en vigueur en la matière.</p> <p>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.</p> <p>Le système de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.</p>	45bis.4	<p>47° Het ladingzekeringsstelsel moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend wanneer het voertuig van groep C de volgende versnellingen ondergaat :</p> <p>1° vertraging van 0,8 g in voorwaartse richting; 2° vertraging van 0,5 g in achterwaartse richting; 3° versnelling van 0,5 g in zijdelingse richting, aan beide zijden.</p> <p>Wanneer een samenstellend onderdeel van een ladingzekeringsstelsel 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.</p> <p>De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringsstelsel van een voertuig van groep C :</p> <p>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.</p> <p>Het ladingzekeringsstelsel 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.</p> <p>Het ladingzekeringsstelsel kan opgebouwd zijn uit enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringsystemen.</p>	45bis.4
<p>48° Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement à un véhicule du groupe C doit être lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse être déverrouillé ou détaché.</p> <p>Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur un véhicule du groupe C doit :</p> <p>1° être conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé; et 2° être utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes et/ou internationales en vigueur.</p>	45bis.5	<p>48° De stouwwoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading aan een voertuig van groep C vast te maken, moet zelf zodanig worden gezekerd dat ze niet kan ontgrendeld raken of loskomen.</p> <p>De stouwwoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig van groep C vast te zetten, moet :</p> <p>1° ontworpen en vervaardigd zijn voor de doeleinden waarvoor ze wordt gebruikt; en 2° gebruikt en onderhouden worden in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en de geldende Europese en/of internationale normen.</p>	45bis.5

».

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2007.

Toutefois, les dispositions de l'article 2 entrent en vigueur le 10 septembre 2009.

Art. 4. Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions sont, chacun pour ce qui le concerne, chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 27 avril 2007.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Justice,  
Mme L. ONKELINX

Le Ministre de l'Intérieur,  
P. DEWAELE

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

».

Art. 3. Dit besluit treedt in werking op 1 juni 2007.

Evenwel treden de bepalingen van artikel 2 in werking op 10 september 2009.

Art. 4. Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Onze Minister bevoegd voor het Wegverkeer zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 27 april 2007.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Justitie,  
Mevr. L. ONKELINX

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
P. DEWAELE

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2007 — 1833

[C — 2007/14155]

27 AVRIL 2007. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et 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

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1<sup>er</sup>, premier alinéa;

Vu la loi du 21 juin 1985 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, notamment l'article 1, modifié par les lois du 18 juillet 1990, 5 avril 1995, 4 août 1996 et 27 novembre 1996;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;

Vu 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;

Vu l'avis de la Commission consultative Administration-Industrie, donné le 23 février 2007;

Vu l'association des Gouvernements de Région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 28 février 2007;

Vu l'avis n° 42.475/4 du Conseil d'Etat, donné le 2 avril 2007, en application de l'article 84, § 1, premier alinéa, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1<sup>er</sup>. L'article 2 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, modifié par les arrêtés royaux des 25 mars 1987, 20 juillet 1990, 18 septembre 1991, 16 juillet 1997, 9 octobre 1998, 14 mai 2002, 4 avril 2003, 26 avril 2004 et 9 janvier 2007, est complété comme suit :

« 2.54. « Chargement », tout bien ou matériel transporté par un véhicule.

2.55. « Dispositif de retenue », élément spécifiquement conçu et développé afin de fixer un chargement, de le maintenir à sa place ou de le retenir, y compris les éléments structurels du véhicule.

2.56. « Dispositif de verrouillage intégré », système conçu et utilisé afin de fixer un chargement en liant les points de fixation du chargement avec les points d'ancrage du véhicule et de le verrouiller.

2.57. « Charge nominale maximale », charge maximale qui peut être appliquée sur un élément d'un système de sûreté du chargement dans des conditions d'utilisation normales.

2.58. « Point d'ancrage », partie de la structure, du matériel ou de l'élément d'un véhicule ou d'un chargement auquel le dispositif de retenue est fixé.

2.59. « Système de sûreté du chargement », équipement utilisé ou combinaison d'équipements utilisée pour fixer ou retenir un chargement, y compris les dispositifs de retenue du chargement ainsi que toutes les parties qui les composent.

2.60. « Conditionnement primaire », première couche de conditionnement entourant la marchandise ».

Art. 2. L'article 45.1 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 18 septembre 1991, est remplacé comme suit :

« 45.1. Le chargement d'un véhicule doit être disposé de telle sorte que, dans des conditions de route normales, il ne puisse :

1<sup>o</sup> nuire à la visibilité du conducteur;

2<sup>o</sup> constituer un danger pour le conducteur, les personnes transportées et les autres usagers;

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2007 — 1833

[C — 2007/14155]

27 APRIL 2007. — Koninklijk besluit 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 en 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

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1, eerste lid;

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 5 april 1995, 4 augustus 1996 en 27 november 1996;

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 koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemene eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

Gelet op het advies van de Raadgevende Commissie Administratie-Nijverheid, gegeven op 23 februari 2007;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 28 februari 2007;

Gelet op het advies nr. 42.475/4 van de Raad van State, gegeven op 2 april 2007, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Artikel 2 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, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 maart 1987, 20 juli 1990, 18 september 1991, 16 juli 1997, 9 oktober 1998, 14 mei 2002, 4 april 2003, 26 april 2004 en 9 januari 2007, wordt aangevuld als volgt :

« 2.54. « Lading », elk goed of materiaal dat door een voertuig wordt vervoerd.

2.55. « 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.

2.56. « 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.

2.57. « Maximale nominale last », maximale last die op een element van een ladingzekeringsysteem mag worden toegepast, in normale gebruiksomstandigheden.

2.58. « Verankeringspunt », deel van de structuur, de apparatuur of het toebehoren van een voertuig of van een lading waaraan een stouwvoorziening wordt vastgemaakt.

2.59. « Ladingzekeringsysteem », uitrusting of combinatie van uitrustingen die wordt gebruikt om een lading vast te zetten of te stouwen, met inbegrip van de stouwvoorzieningen van de lading, evenals alle samenstellende delen ervan.

2.60. « Primaire verpakking », verpakking die de goederen als eerste omsluit. ».

Art. 2. Artikel 45.1 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 september 1991, wordt vervangen als volgt :

« 45.1. De lading van een voertuig moet zodanig geschikt zijn dat ze bij normale wegomstandigheden :

1<sup>o</sup> de zichtbaarheid van de bestuurder niet kan hinderen;

2<sup>o</sup> geen gevaar voor de bestuurder, de vervoerde personen en de andere weggebruikers kan vormen;

3° occasionner des dommages à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages qui y sont établis ou aux propriétés publiques ou privées;

4° traîner ou tomber sur la voie publique;

5° compromettre la stabilité du véhicule;

6° masquer les feux, les catadioptrés et le numéro d'immatriculation. » .

Art. 3. L'article 45.4 du même arrêté est remplacé comme suit :

« 45.4. Les accessoires servant à fixer ou à protéger le chargement doivent se trouver en bon état et être utilisés correctement.

Tout élément entourant le chargement, tel qu'une chaîne, une bâche, un filet, etc. doit le faire étroitement. » .

Art. 4. Dans le même arrêté, un article 45bis est introduit, comme suit :

« Article 45bis. – Chargement des véhicules : prescriptions spécifiques pour les véhicules du groupe C.

45bis. 1. Pour l'application du présent article, l'on entend par « véhicule du groupe C » : véhicule motorisé des catégories C ou C + E ou des sous-catégories C1 ou C1 + E, comme définies à l'article 2 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, à l'exception des véhicules et des combinaisons de véhicules utilisées exclusivement par les forains et propres à cette profession.

45bis. 2. Le conducteur d'un véhicule du groupe C ne peut utiliser son véhicule si le système d'arrimage du chargement transporté dans ou sur le véhicule n'est pas conforme à l'article 45bis. 4.

Le conducteur d'un véhicule du groupe C 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.

45bis. 3. Si le conditionnement primaire d'un bien 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 suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.

Le chargeur doit communiquer, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises.

45bis. 4. Le système de sûreté du chargement doit pouvoir résister aux forces exercées lorsque le véhicule du groupe C subit les accélérations suivantes :

1° ralentissement de 0,8 g vers l'avant;

2° ralentissement de 0,5 g vers l'arrière;

3° accélération de 0,5 g vers les parties latérales, de chaque côté.

Lorsqu'un élément composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que décrite au premier alinéa, la force de pression exercée sur cet élément ne peut dépasser la charge nominale maximale de celui-ci.

Les éléments composants d'un système de sûreté du chargement d'un véhicule du groupe C :

1° doivent fonctionner correctement;

2° doivent être adaptés à l'usage qui en est fait;

3° ne peuvent présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou affaiblis pouvant affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement;

4° ne peuvent présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochages;

5° 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 de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.

3° geen schade kan veroorzaken aan de openbare weg, 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. ».

Art. 3. Artikel 45.4 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« 45.4. Al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten moet in goede staat zijn en correct worden gebruikt.

Elk onderdeel dat de lading omsluit, zoals een ketting, een dekzeil, een net, enz. moet de lading nauw omsluiten. ».

Art. 4. In hetzelfde besluit wordt een artikel 45bis ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 45bis. – Lading van de voertuigen : specifieke voorschriften voor de voertuigen van groep C.

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.

45bis. 2. De bestuurder van een voertuig van groep C mag zijn voertuig niet gebruiken indien het ladingzekeringssysteem van de in of op het voertuig vervoerde lading niet in overeenstemming is met artikel 45bis. 4.

De bestuurder van een voertuig van groep C moet :

1° 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° zich ervan vergewissen dat de lading geen hinder vormt voor het veilig besturen van het voertuig;

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

45bis. 3. 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 ladingzekering mogelijk te maken.

De verlader dient de vervoerder waarop hij beroep doet vooraf schriftelijk alle informatie te verschaffen die de vervoerder nodig acht om de goederen te stouwen.

45bis. 4. Het ladingzekeringssysteem 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° versnelling van 0,5 g in zijdelingse richting, aan beide zijden.

Wanneer een samenstellend onderdeel van een ladingzekeringssysteem 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 een ladingzekeringssysteem 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 ladingzekeringssysteem 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 ladingzekeringssysteem kan opgebouwd zijn uit enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringssystemen.

45bis. 5. Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement à un véhicule du groupe C doit être 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 du groupe C doit :

1° être conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé; et

2° être utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes et/ou internationales en vigueur.

45bis. 6. Un chargement entouré, fixé ou retenu sur un véhicule du groupe C, conformément aux prescriptions des « Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers », rédigées sous les auspices de la Commission européenne, implique que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences de l'article 45bis. 4, alinéa 1<sup>er</sup>. » .

Art. 5. A l'article 59.7, alinéa 1<sup>er</sup>, du même arrêté les mots « articles 45 et 46 » sont remplacées par les mots « articles 45, 45bis et 46 ».

Art. 6. L'article 1, § 2 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, modifié par les arrêtés royaux des 16 novembre 1984, 13 septembre 1985, 21 mai 1987, 17 janvier 1989, 10 avril 1995, 15 décembre 1998, 21 octobre 2002 et 17 mars 2003, est complété comme suit :

« 52. « dispositif de retenue », élément spécifiquement conçu et développé afin de fixer un chargement, de le maintenir à sa place ou de le retenir;

53. « point d'ancrage », partie de la structure, du matériel ou de l'élément d'un véhicule ou d'un chargement auquel le dispositif de retenue est fixé. »

Art. 7. L'article 19 du même arrêté est complété comme suit :

« § 4. Chaque véhicule utilisé pour le transport de choses doit être pourvu d'un nombre suffisant de points d'ancrage, adaptés au chargement.

Ces points d'ancrage doivent pouvoir résister à une force minimale de :

- 1° 400 daN pour un véhicule ayant une MMA < 3,5 t;
- 2° 800 daN pour un véhicule ayant une MMA = 3,5 t et < 7,5 t;
- 3° 1 000 daN pour un véhicule ayant une MMA = 7,5 t et < 12 t;
- 4° 2 000 daN pour un véhicule ayant une MMA = ou > 12 t.

§ 5. Les dispositions du § 4 ne s'appliquent pas :

1° aux véhicules autorisés spécifiquement pour le transport d'objets indivisibles, pour autant que la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 25 km/h;

2° aux véhicules lents utilisés à des fins agricoles;

3° aux véhicules et aux combinaisons de véhicules utilisées exclusivement par les forains et propres à cette profession.

En outre, ces dispositions sont exclusivement d'application à partir du 1<sup>er</sup> mai 2008 pour les nouvelles réceptions par type et à partir du 1<sup>er</sup> mai 2009 pour les véhicules nouvellement mis en circulation et pour les véhicules transformés après cette date. »

Art. 8. Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2007.

Toutefois, les dispositions des articles 1, 4 et 5 entrent en vigueur le 10 septembre 2009.

Art. 9. Notre Ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 27 avril 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

45bis. 5. De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading aan een voertuig van groep C vast te maken, moet zelf zodanig worden gezeurd dat ze niet kan ontgrendeld raken of loskomen.

De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig van groep C vast te zetten, moet :

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

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

45bis. 6. Voor een lading die op een voertuig van groep C omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de voorschriften van de « Europese richtlijnen voor beste praktijken over het zekeren van lading voor wegtransport », opgesteld onder auspiciën van de Europese Commissie, geldt dat het ladingzekeringsstelsel voldoet aan de eisen van artikel 45bis.4, eerste lid. » .

Art. 5. In artikel 59.7, eerste lid, van hetzelfde besluit worden de woorden « artikelen 45 en 46 » vervangen door de woorden « artikelen 45, 45bis en 46 ».

Art. 6. Artikel 1, § 2, 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, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 november 1984, 13 september 1985, 21 mei 1987, 17 januari 1989, 10 april 1995, 15 december 1998, 21 oktober 2002 en 17 maart 2003, wordt aangevuld als volgt :

« 52. « stouwvoorziening », element dat specifiek ontworpen en vervaardigd is om een lading vast te maken, op haar plaats te houden of te stouwen;

53. « verankeringspunt », deel van de structuur, de apparatuur of het toebehoren van een voertuig waaraan een stouwvoorziening wordt vastgemaakt. »

Art. 7. Artikel 19, van hetzelfde besluit wordt aangevuld als volgt :

« § 4. Elk voertuig dat gebruikt wordt voor het vervoer van zaken moet voorzien zijn van een voldoende aantal verankeringspunten, aangepast aan de lading.

Deze verankeringspunten moeten aan een minimale kracht kunnen weerstaan van :

- 1° 400 daN voor een voertuig met een MTM < 3,5 t;
- 2° 800 daN voor een voertuig met een MTM = 3,5 t en < 7,5 t;
- 3° 1 000 daN voor een voertuig met een MTM = 7,5 t en < 12 t;
- 4° 2 000 daN voor een voertuig met een MTM = of > 12 t.

§ 5. De bepalingen van § 4 zijn niet van toepassing op :

1° de voertuigen die speciaal voor het vervoer van ondeelbare voorwerpen zijn toegelaten, voor zover de toegelaten maximumsnelheid ervan niet meer bedraagt dan 25 km/u;

2° de trage voertuigen die worden gebruikt voor landbouwdoeleinden;

3° de voertuigen en samenstellen van voertuigen die uitsluitend worden gebruikt door kermiskramers en eigen zijn aan dat beroep.

Deze bepalingen zijn bovendien uitsluitend van toepassing vanaf 1 mei 2008 voor de nieuwe typegoedkeuringen en vanaf 1 mei 2009 voor de voertuigen in nieuwe staat in het verkeer gebracht en voor de voertuigen omgebouwd na deze datum. »

Art. 8. Dit besluit treedt in werking op 1 juni 2007.

Evenwel treden de bepalingen van de artikelen 1, 4 en 5 in werking op 10 september 2009.

Art. 9. Onze Minister bevoegd voor het Wegverkeer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 27 april 2007.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT