

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2006-2007

30 AVRIL 2007

Proposition de loi relative à la sécurisation des chargements de camion

(Déposée par Mme Mia De Schamphelaere)

DÉVELOPPEMENTS

La croissance économique et l'amélioration de la prospérité vont de pair avec une augmentation constante du volume de marchandises transportées. Et même si les pouvoirs publics doivent tout mettre en œuvre pour promouvoir au maximum les modes de transport alternatifs tels que le transport ferroviaire, la navigation côtière, la navigation fluviale, les pipelines, etc., le transport routier continuera inévitablement à jouer un rôle de premier plan dans le transport de marchandises, aussi bien pensée la politique de mobilité soit-elle.

Il n'en reste pas moins que, dans le contexte d'une concurrence croissante entre les sociétés de transport, le transport routier est de plus en plus victime de son propre succès. La capacité du transport par route n'est pas illimitée, et ce pour diverses raisons, parmi lesquelles le manque d'espace et l'impact sur l'environnement. De plus, les transports routiers se heurtent à des problèmes d'embouteillages, d'accidents et de nuisances environnementales. Tous ces effets négatifs constituent un enchevêtrement de facteurs qui s'influencent et se renforcent mutuellement. Nous sommes dès lors confrontés à un nombre sans cesse croissant d'accidents sur nos autoroutes, qui engendrent à leur tour des embouteillages supplémentaires, un surplus de pollution et des pertes économiques. Il importe donc de prendre des mesures pour améliorer aussi bien la fluidité que la sécurité du trafic routier et de limiter autant que faire se peut les effets écologiques néfastes, en gardant toutefois à l'esprit qu'il n'existe aucun remède miracle au problème complexe de la mobilité.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2006-2007

30 APRIL 2007

Wetsvoorstel betreffende de zekering van vrachtwagenladingen

(Ingediend door mevrouw Mia De Schamphelaere)

TOELICHTING

Een groeiende economie en welvaart impliceren ook een steeds toenemend volume aan transport van goederen. En alhoewel de overheden alle mogelijke inspanningen moeten doen om de vervoersalternatieven via spoor, kustvaart, binnenvaart, pijpleiding, zoveel mogelijk te promoten, toch kan men er niet om heen dat het wegtransport ook bij een zeer adequaat mobiliteitsbeleid een vooraanstaande rol zal blijven spelen in het goederenvervoer.

Toch wordt het wegvervoer, in de context van een toenemende concurrentie tussen de vervoersondernemingen, meer en meer slachtoffer van zijn eigen succes. De vervoercapaciteit via de weg is om verschillende redenen, waaronder ruimtegebrek en ecologische impact, niet eindeloos. Het wegvervoer kampt dan ook met congestie, ongevallen en milieuoverlast. Die negatieve effecten vormen daarbij een kluwen van factoren die elkaar wederzijds beïnvloeden en versterken. Op onze autosnelwegen krijgen we dan ook steeds meer te maken met supplementaire ongevallen, die op hun beurt weer leiden tot bijkomende filevorming, milieuverontreiniging en economisch verlies. Het komt er bijgevolg op aan om met allerlei maatregelen tegelijkertijd de doorstroming en de veiligheid van het wegverkeer te bevorderen en de negatieve ecologische gevolgen zoveel mogelijk te beperken, weliswaar in de wetenschap dat er voor de complexe mobiliteitsproblematiek geen wonderremedies bestaan.

Un élément important à cet égard est la façon dont les camions sont chargés. Lorsqu'un véhicule est insuffisamment ou mal sécurisé, il risque de perdre son chargement, voire de se renverser, ce qui peut avoir de graves conséquences pour la sécurité et la fluidité du trafic. Il ne faut pas sous-estimer l'ampleur du problème, comme le montrent les statistiques très partielles des services de police concernant les incidents qui se sont produits sur les autoroutes en province d'Anvers et de Flandre orientale : on a ainsi enregistré en 2004, dans ces deux provinces, quelque 2 400 incidents dus à une perte de chargement et/ou à un renversement de véhicule(s).

Il importe donc de prendre les mesures nécessaires à ce niveau. Plusieurs initiatives ont déjà été prises sur le plan législatif : les articles 45 et suivants du code de la route énoncent une série de règles générales concernant le chargement des véhicules, et la loi du 3 mai 1999 prévoit, en son article 37, une coresponsabilité des donneurs d'ordre de transport et des chargeurs, notamment en ce qui concerne les chargements des véhicules.

Pourtant, notre pays ne dispose toujours pas d'une politique appropriée en matière de sécurisation des véhicules. Les services de police ne se risquent pas à faire respecter les dispositions du code de la route. Ils n'ont d'ailleurs pas la compétence requise pour ce faire, car la réglementation en la matière est beaucoup trop vague, de sorte qu'elle peut difficilement être un instrument de contrôle préventif pour les services de police.

La manière dont des pays comme l'Allemagne, la Grande-Bretagne et les pays scandinaves traitent ce problème contraste vivement avec l'amateurisme dont la Belgique fait preuve en l'espèce. Il existe dans ces pays des prescriptions techniques détaillées auxquelles les chargements des véhicules doivent être conformes. Ces prescriptions, qui datent de 1975, ont déjà été adaptées à plusieurs reprises. Les règles en vigueur en Grande-Bretagne et en Allemagne en sont fort proches. Chez nos voisins allemands, ces règles font l'objet de contrôles très stricts, notamment à la suite d'une série d'accidents graves qui se sont produits sur les autoroutes allemandes. En Allemagne, les infractions en la matière sont systématiquement punies d'une triple sanction (une pour le conducteur, une pour l'entreprise de transport et une pour le donneur d'ordre) et toute infraction est en outre sanctionnée de trois points de retrait au permis. Enfin, le chauffeur concerné ne peut poursuivre sa route qu'une fois le chargement sécurisé conformément aux normes en vigueur.

Le gouvernement belge a déjà affirmé à plusieurs reprises que la problématique des accidents de camions figurait parmi ses priorités. La sécurisation des chargements devait être un aspect important de la politique à mettre en œuvre. Or, force est de constater

Een belangrijk aspect hierbij is de wijze waarop de vrachtwagens worden geladen. Onvoldoende of slecht gezeekerde voertuigen leiden tot ladingverlies, kantelende voertuigen en dergelijke, wat dan weer belangrijke gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer. Dat zulks niet te onderschatten is, bewijzen zeer partiële cijfers van de politiediensten over incidenten op de autosnelwegen in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen : in 2004 was er in beide provincies sprake van zowat 2 400 incidenten met ladingverlies en/of gekantelde voertuigen.

Het is dus belangrijk dat op dat vlak de nodige maatregelen worden getroffen. Op wetgevend vlak is er reeds één en ander gebeurd : de artikelen 45 en volgende van het verkeersreglement stellen een aantal algemene regels met betrekking tot het laden van voertuigen. En de wet van 3 mei 1999 bevat in artikel 55 een medeverantwoordelijkheid van opdrachtgevers en verladings, onder andere wat betreft de ladingen van de voertuigen.

En toch ontbreekt het in ons land nog steeds aan een adequaat beleid inzake zekering van voertuigen. Politiediensten wagen zich niet aan de handhaving van de artikelen uit het verkeersreglement. Men ontbreekt trouwens elke competentie ter zake. De reden daarvoor is dat de reglementering hieromtrent veel te vaag is, zodat ze nauwelijks een instrument kan zijn voor de preventieve handhaving door de politiediensten.

De manier waarop bijvoorbeeld Duitsland, Groot-Brittannië en de Scandinavische landen met dit probleem omgaan, steekt schril af tegen het amateurisme in ons land. In die landen bestaan uitgebreide technische voorschriften waaraan de ladingen van voertuigen moeten voldoen. Deze voorschriften dateren al uit 1975 en werden reeds enkele keren aangepast. De regels in Groot-Brittannië en Duitsland zijn hieraan zeer verwant. Bij onze oosterburen worden zij, naar aanleiding van een aantal zware ongevallen op de Duitse autosnelwegen, ook strikt gehandhaafd. Bij overtredingen worden in Duitsland systematisch sancties in drievoud opgelegd (voor de bestuurder, voor de vervoersonderneming en de opdrachtgever), en bovendien wordt elke overtreding bestraft met drie strafpunten. En ten slotte mag de reis pas vervolgd worden nadat de lading conform de voorschriften werd gezekerd.

De regering in ons land heeft reeds enkele keren gesteld dat de problematiek van de vrachtwagenongevallen voor haar een prioriteit is. Belangrijk facet daarvan zou de zekering van de ladingen zijn. Toch gaat de zaak hier amper vooruit : reeds in december

que la situation n'évolue guère: en décembre 2005 déjà, le ministre compétent avait annoncé, en réponse à une question parlementaire de l'auteur de la présente proposition, qu'il affinerait le contenu des règles générales du code de la route concernant le chargement des véhicules. En réponse à une deuxième question du même auteur posée en octobre 2006, le ministre a indiqué que les premiers projets de textes ne pourraient être soumis pour avis à la police et à la justice que pour la fin juillet; nul ne peut dire aujourd'hui quel sort sera réservé à ces textes. Afin d'inciter le ministre à accélérer quelque peu les choses, la présente proposition de loi suggère de prévoir que les règles techniques de fond devront être entrées en vigueur pour la fin 2007.

Sur le fond, l'auteur de la présente proposition plaide pour que les règles en matière de chargement portent sur la nature des dispositifs de sécurisation des chargements, sur la solidité de ces dispositifs et sur les obligations de contrôle du chargement par le conducteur du véhicule, préalablement à tout transport concret. La présente proposition définit également la responsabilité en matière de sécurité du chargement. Cette définition est plus concrète que la disposition concernant la coresponsabilité des donneurs d'ordre et des chargeurs, telle qu'elle est définie à l'article 37 de la loi relative au transport de choses par route. Enfin, la proposition énonce les sanctions auxquelles s'exposent le conducteur et le donneur d'ordre qui ne respectent pas les dispositions de la présente loi.

Dans l'intervalle, les services de police et le SPF Mobilité doivent prendre dès à présent les initiatives de formation et de recyclage requises en matière de sécurité des chargements. Normalement, ces services devraient être en mesure de faire respecter les règles techniques à partir de la mi-2008. Enfin, le gouvernement doit faire de l'application effective de ces règles une des priorités de sa politique policière. Il faut éviter que la politique ne se contente d'élaborer de bons textes réglementaires et qu'elle en reste aux déclarations d'intention.

*
* *

2005 had de bevoegde minister, blijkens het antwoord op een parlementaire vraag mijnerzijds, aangekondigd dat hij de algemene regels uit het verkeersreglement inzake de lading van voertuigen inhoudelijk zou verscherpen. Uit een antwoord op een tweede vraag mijnerzijds in oktober 2006 bleek dat de eerste ontwerp teksten slechts einde juli voor advies aan politie en justitie voorgelegd konden worden; het is allesbehalve duidelijk welk lot deze teksten op dit ogenblik beschoren is. Om de minister tot enige spoed aan te zetten stellen wij in dit wetsvoorstel voor dat de inhoudelijke technische regels op het einde van 2007 van kracht moeten zijn.

Inhoudelijk bepleiten wij dat de voorschriften betreffende de lading betrekking hebben op de aard van de laadzekeringsystemen, de sterkte van deze systemen, de verplichtingen inzake de controle van de lading door de bestuurder van het voertuig, die vooraf moeten gaan aan elk concreet transport. Tevens omschrijft dit voorstel de verantwoordelijkheid inzake veiligheid van de lading. Die omschrijving is concreter dan de bepaling inzake medeverantwoordelijkheid van opdrachtgevers en verladers, zoals omschreven in artikel 37 van de wet over het vervoer van goederen over de weg. Ten slotte halen we de sancties aan waaraan een bestuurder en een opdrachtgever kunnen onderworpen worden indien zij niet voldoen aan de bepalingen van deze wet.

Ondertussen moeten de politiediensten en de FOD Mobiliteit reeds starten met de uitwerking van de nodige vormings- en bijscholingsinitiatieven inzake veiligheid van ladingen. Normalerweise moeten deze diensten in de helft van 2008 in staat zijn om de technische regels te handhaven. Ten slotte moet de regering de handhaving van deze regels tot een prioriteit maken in het politiebeleid. Er moet voorkomen worden dat het beleid blijft steken in het uitwerken van goede reglementaire teksten en in de bekendmaking van beleidsbedoelingen.

Mia DE SCHAMPHELAERE.

*
* *

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Le Roi fixe les règles de sécurité relatives au chargement des marchandises.

Ces règles concernent :

1° la nature, la solidité et l'utilisation correcte des dispositifs de sécurisation des chargements;

2° le contrôle par le conducteur du véhicule, préalablement à l'exécution de la mission de transport.

Art. 3

Il est interdit au conducteur du véhicule d'exécuter une mission de transport si le chargement transporté n'est pas enveloppé, fixé ou arrimé conformément aux règles définies par le Roi.

Art. 4

Toute infraction à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution sera punie d'une amende de cinquante à dix mille euros.

Les dispositions du livre I du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables.

En cas de récidive dans les trois ans suivant la condamnation, la peine ne peut être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement pour la même infraction.

Le chargeur et, le cas échéant, le donneur d'ordre, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur seront punis de la même peine s'ils ont provoqué, par des paroles ou par des actes, le non-respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 5

Le juge peut prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule de la catégorie correspondante, pour une période de 8 jours au minimum et de 5 ans au

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

De Koning bepaalt de veiligheidsvoorschriften voor het laden van goederen.

Die voorschriften hebben betrekking op :

1° de aard en de sterkte en het juiste gebruik van de laadzekeringssystemen;

2° de controle door de bestuurder van het voertuig, die voorafgaat aan het uitvoeren van de vervoersopdracht.

Art. 3

Het is de bestuurder van het voertuig verboden een vervoeropdracht uit te voeren indien de vervoerde lading niet omsloten, vastgezet of gestuwd is conform de door de Koning bepaalde voorschriften.

Art. 4

Overtreding van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt gestraft met een geldboete van vijftig euro tot tienduizend euro.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing.

Ingeval van herhaling binnen de drie jaar na de veroordeling mag de straf niet minder zijn dan het dubbele van de straf die eerder wegens dezelfde overtreding werd uitgesproken.

De verlader en desgevallend de opdrachtgever, de vervoercommissionair of de commissionair-expediteur worden met dezelfde straf gestraft indien zij door woorden of daden aanleiding hebben gegeven tot niet-naleving van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Art. 5

De rechter kan een verval uitspreken van het recht op sturen van een voertuig van de overeenstemmende categorie, voor een periode van minimum 8 dagen en

maximum, en cas d'infraction grave aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 6

Si les personnes compétentes visées à l'article 62 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, constatent que le chargement n'est pas conforme aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, ils peuvent procéder, aux frais et risques du contrevenant et de son donneur d'ordre, à l'immobilisation des véhicules concernés jusqu'au déchargement ou au rechargement conformément aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 7

La présente loi entre en vigueur à une date fixée par le Roi.

27 février 2007.

maximum 5 jaar, bij ernstige overtredingen van de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Art. 6

Indien de bevoegde personen, bedoeld in artikel 62 van wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, vaststellen dat de lading niet voldoet aan deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, mogen zij, op kosten en risico van de overtreder en zijn opdrachtgever, overgaan tot het ophouden van deze voertuigen totdat het lossen of herladen heeft plaatsgehad, conform de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

Art. 7

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum.

27 februari 2007.

Mia DE SCHAMPHELAERE.