

## LADINGZEKERING:

Ladingzekering wordt een steeds belangrijker onderwerp in de transportwereld evenals de wetgeving omtrent ladingzekering binnen en buiten Europa. Voor uw klant en de veiligheid van derden is het van belang dat een lading tijdens het transport goed wordt vastgezet. Uw klant wil de goederen graag zonder transportschade ontvangen. Dit alles kadert in “het Europees handvest voor de verkeersveiligheid”.

Het zekeren van de lading is in zowat alle Europese landen een gedeelde verantwoordelijkheid, waarbij de exacte verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken partijen in de meeste landen niet zijn afgebakend.

### België is op dit vlak relatief duidelijk:

De vervoerder moet zorgen voor een geschikte zekering van de lading en de opdrachtgever (verlader) moet zorgen voor een voldoende stevige transportverpakking om een goede ladingzekering mogelijk te maken.

Sinds september 2009 geldt dat de verpakker voor een stabiele lading moet zorgen. De goederen moeten “zonder vervorming” op de pallet blijven staan tot onder een hoek van 26°.

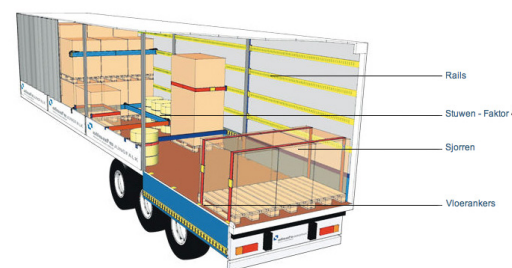
Ook voor Duitsland zijn dergelijke richtlijnen van toepassing.

Als u exporteert naar België of Duitsland, kunnen de genoemde richtlijnen ook voor uw bedrijf van toepassing zijn.

Normaal gezien zouden de andere buurlanden zoals Frankrijk en Nederland hierin moeten volgen.

### Doel van ladingzekering is het vermijden van:

- ongevallen
- economische schade door files
- boetes en rijverbod bij controles
- schade aan lading



Landen binnen de EU hebben in hun nationale wetgeving normen vastgesteld inzake ladingzekering. In diverse landen dient de transporteur aan te tonen dat de lading voldoende is gezekeerd. In andere landen zijn aanvullende eisen opgenomen, gebaseerd op onderstaande normen:

- VDI 2700 - Ladingzekering op wegvoertuigen: Deze norm is de basis van alle regelgeving in Europa. De norm beschrijft welke krachten tijdens transport vanuit de lading ontstaan
- DIN EN 12195-1:2010 - Vastzetten van lading op wegvoertuigen - Veiligheid

### Deel 1: Berekening van de vastzetkrachten

- DIN EN 12642:2006 - Code L / XL - Het vastzetten van lading op wegvoertuigen - Opbouw van bedrijfsvoertuigen – Minimale eisen
- DIN EN 12640:2000 - Het vastzetten van lading op wegvoertuigen - Sjorpunten op vrachtwagens voor het goederenvervoer – Minimale eisen en beproeving

### Artikel 5.18.6 Voertuigreglement:

1. De lading of delen daarvan moeten zodanig zijn gezekeerd dat deze onder normale verkeerssituaties, waaronder begrepen volle remmingen, plotselinge uitwijkmanoeuvres en slecht wegdek, niet van het voertuig kunnen vallen of de stabiliteit van het voertuig niet in gevaar kunnen brengen. Om hieraan te voldoen moet de lading of delen daarvan zodanig worden vastgezet dat minimaal de volgende versnellings- of vertragskrachten kunnen worden weerstaan:
  - a) in de rijrichting: 0,8 maal het gewicht van de lading
  - b) in de zijwaartse richting: 0,5 maal het gewicht van de lading en bij kantelgevaar 0,6 maal het gewicht van de lading
  - c) in de achterwaartse richting: 0,5 maal het gewicht van de ladingIn aanvulling hierop moet lading zodanig zijn gezekeerd dat deze door opwaartse krachten niet van het voertuig kan vallen.
2. Losse lading die naar haar aard niet op of aan het voertuig bevestigd kan worden, moet deugdelijk zijn afgedekt indien gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan als gevolg van afvallende of wegwaaiende lading.
3. In afwijking van het eerste lid, moet voertuiggebonden lading, zoals voertuiguitrustingsstukken, voertuiggereedschappen en stuwagemiddelen, zodanig zijn bevestigd dat deze niet van het voertuig kan vallen.
4. In afwijking van het eerste lid, moeten verwisselbare uitrustingsstukken, afneembare bovenbouwen, gestandaardiseerde laadstructuren en meeneemheftrucks deugdelijk zijn bevestigd met geschikte vastzetsystemen, zekeringssystemen en stuwagemiddelen.
5. Vastzetsystemen, zekeringssystemen, stuwagemiddelen en onderdelen daarvan moeten goed functioneren en geschikt zijn voor het doel waarvoor ze gebruikt worden.