

Volume 4 | Jaargang 1  
23/08/2023

# Nieuwsbrief S&C Services

---

## **Verpakking en stuwning van de goederen: hoe het één niets met het ander te maken heeft...of toch wel?**



---

*Gebrekkige  
verpakking vormt  
samen de  
(ont)stuwning van  
goederen een forum  
voor veel discussie.*

---

Als je de globale schadelast zou bekijken in verband met het vervoer over de weg en de verzekering van de aansprakelijkheid hiervan dan zal de verpakking en de stuwning van de goederen overheersen in het globale beheer bij verzekeringsmakelaars, verzekeraars en experts. Naar mijn ervaring is zowat 40% van de schadegevallen veroorzaakt door (gebrekkige) verpakking en/of (onvoldoende en/of foutieve) stuwning van de goederen.

De verpakking van goederen, of schade als gevolg van 1) het gebrek aan of 2) een gebrekkige verpakking samen te beschouwen met de 3) (ont)stuwning van de goederen vormt een forum voor veel discussie gepaard gaande met een commercieel aspect tussen de diverse "stakeholders".

Het is enerzijds gewaagd om hieromtrent een nieuwsbrief te schrijven omdat deze materie zeer uitgebreid, dermate complex is en veel nuances bevat doch anderzijds loont het de moeite om te onderzoeken en te publiceren.

Om het document niet te lijvig te maken, zal in een opvolgende reeks van nieuwsbrieven bepaalde deelaspecten van verpakking en stuwning belicht worden om dan samen als één geheel te kunnen worden beschouwd.

## DEEL I

In huidige nieuwsbrief zal worden stilgestaan bij de begripsomschrijving, de verwijzingen in het CMR-Verdrag, de Algemene Vervoersvoorwaarden en de Wegcode.

### 1. Begripsomschrijving

#### a) Verpakking

Verpakken betekent volgens Van Dale: *In een omhulsel doen, tot een pakje maken*. De verpakking is dan *datgene wat dient om te verpakken*.

Veel wijzer worden we hier niet van zodat ik me waag aan een eigen definitie: Verpakking kan worden omschreven als het middel of de middelen om goederen te bundelen en te beschermen tegen externe factoren.

In die optiek heeft een verpakking een dubbel nut: enerzijds sorteren en diversifiëren van goederen en anderzijds de goederen beschermen tegen waardevermindering door invloeden van buitenaf.

Verpakking kan daarenboven een nuttig middel zijn om goederen op een meer efficiënte wijze te kunnen stapelen dan wanneer de goederen geen verpakking zouden hebben.

#### b) Stuwning

Van Dale heeft niet echt een goede betekenis voor stuwen of stuwning. Het dichtst erbij aanleunend is de term “stouwen” wat dan betekent “(scheepvaart) vastduwen; goederen in het ruim bergen”.

Een betere definiëring vond ik terug bij een artikel van Jan Delanote: *“Het laden en lossen dient te worden onderscheiden van stuwning, waarbij de goederen op een voor de goederen veilige wijze in het voertuig worden geplaatst, gestapeld of bevestigd.... Stuwning heeft in die zin veeleer te maken met de kenmerken van de lading. Stuwning kan ook de fixatie, dus het vastzetten van de lading in het voertuig bevatten met specifiek daarvoor voorzien materiaal, maar dat laatste zal veelal ook een aspect zijn van verkeersveiligheid. Het begrip “stuwen” krijgt hier dus een andere (beperktere) draagwijdte, m.n. het verkeersveilig zekeren van de lading aan het voertuig”<sup>1</sup>.*

Ook bij het stuwen is er dus een dualiteit in betekenis:

- Het plaatsen van de lading in het voertuig
- Het vastzetten van de lading aan het voertuig

---

<sup>1</sup> J. DELANOTE, *Laden, lossen en stuwen van goederen onder de vervoersovereenkomst*, I.H.T. 2019/2, p. 166-167.

Het Hof van Beroep te Antwerpen stelde dat “stuwing” tot doel heeft te verhinderen dat de goederen tijdens het vervoer bewegen<sup>2</sup>. Hiermee volgt het Hof de definitie die door Putzeys werd neergeschreven: « *L’arrimage est l’opération manuelle consistant à serrer la charge dans ou sur le véhicule, en vue d’éviter qu’elle ne bouge pendant le déplacement.* »<sup>3</sup>. Het vastzetten is dan het stuwen door middel van daartoe voorziene materialen.<sup>4</sup>

---

*De verkeersdrukte, de snelheid van de logistieke keten, de economische- en budgettaire realiteit en het milieuaspect bevond zich toen natuurlijk op een heel ander niveau.*

---

Gezien in elk geval het vastzetten als onderdeel van het stuwen wordt beschouwd, lijkt mij de volgende definiëring ook correct dat *de stuwing door middel van daartoe geschikte materialen met als doel het oordeelkundig positioneren en fixeren van de lading moet voorkomen dat de goederen dermate bewegen tijdens het transport dat er hierdoor schade aan de goederen zou kunnen ontstaan.*

## **2. Verwijzingen in het CMR-Verdrag**

### **a) Verpakking**

De verpakking van de goederen wordt slechts in 5 artikelen van het CMR-Verdrag aangehaald:

- Art. 6 omtrent de vermeldingen in de vrachtbrief vermeldt in f) *de wijze van verpakking*.<sup>5</sup>
- Art. 8 omtrent de controleverplichting van de vervoerder bij de inontvangstneming van de goederen: *“de uiterlijke staat van de goederen en hun verpakking”*.
- Art. 9 omtrent de voorbehouden van de vervoerder bij de inontvangstneming van de goederen: *Eveneens geeft hij de redenen aan voor alle voorbehouden, welke hij maakt ten aanzien van de uiterlijke staat van de goederen en van hun verpakking. Deze voorbehouden verbinden de afzender niet, indien zij niet uitdrukkelijk in de vrachtbrief door hem zijn aanvaard.*
- Art. 10 omtrent de aansprakelijkheid van de afzender bij *schade aan personen, materialen of aan andere goederen welke voortspruiten uit de gebrekkige verpakking van de goederen.*
- Art. 17.4b als bijzondere ontheffingsgrond<sup>6</sup>: *ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking.*

<sup>2</sup> Antwerpen 10 mei 1999, RHA 2000, 212

<sup>3</sup> J. PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Brussel, Bruylant, 1981, p. 163

<sup>4</sup> Le calage est un arrimage au moyen de cales, clous, coins etc...zie J. PUTZEYS, *o.c.*, 163.

<sup>5</sup> Hoewel dit onder de “verplichte vermeldingen” wordt beschreven, lijkt het mij dat het ontbreken van deze vermelding niet kan of zal leiden tot een aansprakelijkheid van de afzender. De verpakking zelf is immers zichtbaar voor de vervoerder bij de inontvangstneming van de goederen.

<sup>6</sup> Het is van belang te weten dat een bijzondere ontheffingsgrond de omkering van de bewijslast als gevolg heeft in overeenstemming met artikel 18 lid 2 CMR-Verdrag. Het is voldoende voor de vervoerder aan te tonen dat in dit geval de gebrekkige verpakking de oorzaak **heeft kunnen zijn** van de schade.

## b) Stuwning

Stuwning wordt – misschien verrassend – slechts één maal in het CMR-Verdrag vermeld:

- Art. 17.4c als bijzondere ontheffingsgrond: *Behandeling, lading, stuwning of lossing van de goederen door de afzender, de geadresseerde of personen, die voor rekening van de afzender of de geadresseerde handelen.*

Op zich stel je dus vast dat de stuwning en de verpakking ten tijde van het opstellen van het CMR-Verdrag niet bijzonder veel aandacht kreeg:

- De verkeersdrukte, de snelheid van de logistieke keten, de economische – en budgettaire realiteit en het milieuaspect bevond zich toen natuurlijk op een heel ander niveau waardoor schades ten gevolge van gebrekkige verpakking en stuwning evident veel minder frequent waren dan nu.
- Hieruit kun je afleiden dat de opstellers van het Verdrag ervoor opteerden dat de partijen bij het vervoer zelf invulling konden geven aan deze begrippen (contractsvrijheid) dan wel de (inter)nationale beleidsmakers de ruimte en vrijheid te geven om hieromtrent nadere rechtsregels uit te werken.

### 3. Verwijzingen in de Algemene Vervoersvoorwaarden

In de (vernieuwde) Algemene Vervoersvoorwaarden, uitgegeven door de Beroepsfederaties voor het goederenvervoer over de weg<sup>7</sup>, speelt de verpakking geen rol.

De Algemene Vervoersvoorwaarden gelden als aanvullende contractuele afspraken tussen afzender, vervoerder en geadresseerde (die niet mogen afwijken van het CMR-Verdrag<sup>8</sup>) en staan hoofdzakelijk afgedrukt staan op de achterzijde van de CMR-Vrachtbrief<sup>9</sup>.

De stuwning daarentegen wordt in deze voorwaarden wel specifiek vermeld onder het hoofdstuk lading – lossing – gewicht:

*“Behoudens schriftelijke vermelding in andere zin en voor zover dit mogelijk en/of noodzakelijk is, wordt de stuwning uitgevoerd door de vervoerder op basis van de instructies van de afzender of verlader die conform de geldende wetgeving in functie van het traject worden gegeven. Indien het door de vervoerder aangewende voertuig of de gehanteerde stuwning ongeschikt blijkt omdat er incorrecte of onvolledige informatie werd meegedeeld door de afzender of verlader of wanneer de transportverpakking niet stevig genoeg blijkt om een correcte ladingzekering mogelijk te maken, zullen de kosten en schaden hierdoor ontstaan integraal ten laste van de afzender voor het vervoer vallen.”*

<sup>7</sup> Febetra, TLV en UPTR.

<sup>8</sup> Art. 41 CMR-Verdrag.

<sup>9</sup> Zie [www.scservices.be/info](http://www.scservices.be/info): Nieuwsbrief nr. 2: laden en lossen in het wegvervoer conform de Algemene Vervoersvoorwaarden. Botsing met het CMR-Verdrag en de CMR-aansprakelijkheidsverzekering?

Wat hierbij opvalt:

- De stuwing wordt principieel ten laste gelegd van de vervoerder;
- De link wordt in deze voorwaarden duidelijk gelegd naar art. 45bis Wegcode<sup>10</sup>;

#### **4. Art. 45bis Wegcode**

Ongetwijfeld één van de belangrijkste implementaties voor de verpakking en stuwing van de goederen in de Vlaamse wetgeving is het invoeren van Art. 45bis in de Wegcode door het *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 (B.S. 7 mei 2007)*.

De stuwing van de goederen wordt sindsdien eveneens gelinkt aan de verkeersveiligheid en meteen worden meerdere partijen verantwoordelijk gemaakt (of eerder stellen zich gezamenlijk bloot aan strafrechtelijke sancties).

Inmiddels werd deze materie overgehield naar de Gewesten en werd dit K.B. in Vlaanderen gewijzigd bij besluit dd. 17 november 2017 van de Vlaamse regering<sup>11</sup>. Het volledig gewijzigde art. 45bis Wegcode luidt als volgt:

*"§ 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° 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*

<sup>10</sup> Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. Voor de eenvoud wordt deze Wegcode genoemd.

<sup>11</sup> Besluit 17 november 2017 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, B.S. 17 januari 2018.

*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.*

...

*§ 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”.*

Opvallend is dat de wetgever duidelijk kiest voor de koppeling van de verpakking met de ladingzekering (stuwing).

In de (opeen)volgende nieuwsbrieven wordt dieper ingegaan op:

- De controleverplichtingen van de vervoerder nopens verpakking en stuwing;
- De bijzondere ontheffingsgronden in het CMR-Verdrag;
- De medeverantwoordelijkheid conform art. 45bis Wegcode grondig doorgelicht
- De verhoudingen tussen de diverse verantwoordelijkheden en de pragmatische benadering hiervan bij het behandelen van schadegevallen.

Ook nieuwsgierig? Volg mijn LinkedIn-bedrijfspagina <https://www.linkedin.com/company/scservicesbe/> of surf naar [www.scservices.be](http://www.scservices.be)

Met bijzondere groeten

Bart Van Acker

**Contacteer ons vrijblijvend:**

Tel: +32 50 27 04 86

Mobile: +32 476 69 49 33

E-mail: [bart@scservices.be](mailto:bart@scservices.be)

Web: [www.scservices.be](http://www.scservices.be)

