

FEDERALE OVERHEIDSDIENST WERKGELEGENHEID, ARBEID EN SOCIAAL  
OVERLEG

-----

Hoge Raad voor Preventie en Bescherming op het werk.

-----

Advies nr. 137 van 3 maart 2009 over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende het vervoer via de weg of per spoor van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen.

**I. VOORSTEL EN MOTIVERING**

Bij brief van 4 december 2008, gericht aan voorzitter van de Hoge Raad PBW, heeft van de heer Pierre FORTON, directeur-generaal bij de FOD Mobiliteit en Vervoer het advies van de Raad gevraagd over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende het vervoer via de weg of per spoor van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen.

Het ontwerp heeft tot doel de richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over land gedeeltelijk in Belgisch recht om te zetten.

Het niet omgezette deel betreft het vervoer via de waterwegen. Dit aspect wordt later via een ander besluit omgezet.

Genoemde richtlijn beoogt het tot stand brengen van een gemeenschappelijk regime voor alle aspecten van binnenlands vervoer van gevaarlijke goederen en vervangt om die reden de volgende twee eerdere Europese richtlijnen:

- de richtlijn 94/55/EG van de Raad van 21 november 1994 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, in Belgisch recht omgezet door het koninklijk besluit van 9 maart 2003 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen (besluit ADR);
- de richtlijn 96/49/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, in Belgisch recht omgezet door het koninklijk besluit van 11 december 1998 inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van de radioactieve stoffen (besluit RID).

Het huidig ontwerp van koninklijk besluit verschilt naar inhoud niet fundamenteel van de koninklijke besluiten van 9 maart 2003 en 11 december 1998. Enkel de technische bijlage werd herzien om rekening te houden met de ontwikkeling van de Europese technische normen opgenomen in de ADR en RID reglementering.

In hoofdstuk VII van het ontwerp, betreffende de controles, worden de ambtenaren aangeduid die, wegens hun specifieke deskundigheid inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over land, belast zijn met het toezicht op de naleving van de bepalingen van het besluit.

Eén van de rechtsgronden hiertoe is het artikel 80 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, wat het verzoek om advies van de Hoge Raad PBW verklaart.

Tijdens zijn vergadering van 6 januari 2009 besliste het Uitvoerend Bureau van de Hoge Raad het onderzoek van het ontwerp en de voorbereiding van het advies toe te vertrouwen aan een Commissie ad hoc.

De Commissie ad hoc vergaderde op 21 januari 2009.

Tijdens zijn vergadering van 3 februari 2009 besliste het Uitvoerend Bureau van de Hoge Raad over te gaan tot de schriftelijke raadpleging van de leden van de Raad met de formulering van het advies op 3 maart 2009.

Dit advies werd bevestigd tijdens de voltallige vergadering van de Hoge Raad van 17 april 2009.

## **II. ADVIES UITGEBRACHT DOOR DE HOGE RAAD PBW VIA DE SCHRIFTELIJKE PROCEDURE AFGESLOTEN OP 3 MAART 2009**

De Hoge Raad voor preventie en bescherming op het werk brengt een unaniem gunstig advies over het ontwerp uit, uitgezonderd voor zijn artikel 3 en, wat de vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties betreft, voor zijn artikel 18.

Het artikel 3 voert de mogelijkheid in dat de Minister of zijn gemachtigde specifieke veiligheidsvoorschriften kan instellen voor het gebruik van voorgeschreven routes, of het gebruik van voorgeschreven vormen van vervoer.

De Raad vraagt uitdrukkelijk dat, vooraleer dergelijke maatregelen zouden ingevoerd worden, de betrokken werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers (verlading en transport) hierover uitgebreid geraadpleegd en in het overleg betrokken zouden worden.

In het kader van de logistieke keten komt het de leverancier toe te bepalen welke de beste transportwijze en transportroute is, rekening houdend met de geldende regelgeving en met de mogelijkheden en beperkingen van de logistieke infrastructuur van de cliënt. De overgrote meerderheid van de bedrijven beschikt immers niet over een spoor aansluiting of is niet gelegen aan een waterweg. Dit kan dus leiden tot een aantal bijkomende handelingen en het overladen van de goederen, met alle risico's die hieraan zijn verbonden.

Wat het artikel 18 betreft, twijfelen de vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties eraan of, in het kader van de Europese dienstenrichtlijn, een erkende instelling noodzakelijkerwijze een rechtspersoon moet zijn met een exploitatiezetel in België.

## **III. BESLISSING**

Het advies aan de heer Pierre FORTON, directeur-generaal bij de FOD Mobiliteit en Vervoer bezorgen.