

# Conditions générales de transport

## Une mise à jour concertée !



En 2014, avec la publication au Moniteur belge de la Loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et de ses arrêtés d'exécution (Arrêté royal du 22 mai 2014 et Arrêté ministériel du 23 mai 2014), l'UPTR avait déjà estimé opportun de procéder à une modification des conditions générales de transport figurant au dos des lettres de voiture distribuées par l'UPTR.

Le monde du transport évoluant de manière constante, en 2017, il s'est, à nouveau, avéré utile de mettre à jour les conditions générales de transport.

Pour ce faire, les trois fédérations reconnues du secteur transport se sont entendues pour confier à Maître Filip Melis, la double mission consistant non seulement à adapter les conditions générales de transport aux réalités juridiques du moment mais également (et surtout) d'en conforter la force juridique à court, moyen et long terme. Ci-après, vous trouverez les conditions générales de transport actualisées.

S'agissant de « conditions générales », il est inutile de préciser qu'il ne s'agit, pour les transporteurs, que d'un filet minimal de protections juridiques les plus essentielles.

Les conditions générales de transport ne remplacent pas un contrat de transport précisant clairement les obligations des uns et des autres entre un transporteur et son donneur d'ordre.

L'UPTR tient d'ailleurs à la disposition de ses membres, sur simple demande, un modèle type de contrat de transport actualisé en conséquence.

De même, elles ne se substituent pas à des conditions de facturation qui doivent clairement préciser les délais de paiement du transporteur.

*Michaël Reul,  
Secrétaire général.*





**L'honneur m'a été fait d'être choisi par les trois fédérations de transport belge pour cette mission d'actualisation des conditions générales de transport.**

**Dans le cadre de cette mission, j'ai naturellement étroitement collaboré avec les juristes respectifs des trois fédérations. J'ai également pris l'initiative de consulter le monde de l'assurance (et en particulier la division technique CMR/Logistique de l'ABAM) et ce, dans le mesure où, s'agissant de la convention CMR, la grande majorité des transporteurs disposent d'une assurance CMR.**

Il n'était évidemment pas question de compliquer les choses, mais plutôt, grâce à ces conditions générales de transport, de fluidifier les relations juridiques (et même opérationnelles) entre les transporteurs et un maximum des intervenants dans la chaîne logistique (donneurs d'ordres, chargeurs, destinataires).

L'objectif premier que nous nous sommes assignés, avec les juristes des trois fédérations, est d'être aussi concis et précis que possible, en ne répétant pas inutilement les dispositions juridiques d'application d'office et déjà clairement précisées dans la Réglementation (Convention CMR, Loi sur le transport, loi concernant la lutte contre le retard de paiement, etc.).

Nous avons, pour commencer, précisé le champ d'application de ces conditions générales de transport afin d'y inclure les transports réalisés au moyen de véhicules utilitaires légers.

Ensuite, afin de les graver dans le marbre, nous avons veillé à préciser et confirmer une série de principes dont notamment :

- L'application des conditions générales pour le transport par route et de la législation belge pour le transport international et/ou national, en écartant les

législations étrangères (sauf pour les dispositions impératives).

- Le principe que l'intermédiaire qui signe la lettre de voiture lie l'expéditeur ou le destinataire.
- Le principe que le chargement et le déchargement sont assurés par l'expéditeur ou le destinataire et que l'arrimage est assuré par le transporteur sur la base des instructions de l'expéditeur ou du chargeur qui lui sont données conformément à la législation en vigueur en fonction du trajet.
- La responsabilité du chargeur pour toute surcharge, même par essieu.
- Le principe qu'à défaut de personne compétente sur place, le transporteur est instruit de décharger le bien à livrer sur place.
- Le principe que, sur quelques sujets bien définis, le préposé du transporteur ne peut pas accepter des instructions engageant le transporteur.
- L'inclusion d'un régime de responsabilité relatif à l'entreposage des biens.
- Le principe de l'indemnisation des temps d'immobilisation (qui ne sont pas limités au temps de chargement et de déchargement)
- L'exclusion de la responsabilité du transporteur pour des dommages causés à d'autres marchandises que les marchandises à transporter, sauf en cas de faute ou négligence prouvée.
- Le principe de la limitation de la responsabilité du transporteur pour des dommages causés à d'autres marchandises que les marchandises à transporter.
- La reconnaissance, dans le chef du transporteur, du droit de réten-



Filip Melis, Avocat.

tion / gage sur tout le matériel et/ou toutes les marchandises qu'il envoie, transporte, stocke ou détient d'une quelconque façon, et ce pour couvrir toutes les sommes que son donneur d'ordre est ou sera redevable de quelque chef que ce soit.

- L'interdiction de toute compensation entre le prix du transport et d'éventuelles sommes à réclamer au transporteur.
- Le principe que les tribunaux du siège social du transporteur seront compétents en cas de contestation entre les parties.

Il va de soi que ces conditions renforcent la position contractuelle du transporteur vis-à-vis de ses contractants mais avec respect pour l'équilibre entre les intérêts des différentes parties au contrat de transport.

Filip Melis, Avocat.  
Melis advocaten  
Pastoriestraat 336 - 8200 Bruges  
T : 050 964 964 - F : 050 961 962  
Mail : info@melisadvocaten.be