Utilisation correcte des lettres de voiture (CMR)

En plus de la réglementation sur l'accès à la profession, la Loi du 15 juillet 2013 et ses arrêtés d'exécution (A. R. du 22 mai 2014 et A. M. du 23 mai 2014) précisent les conditions légales de l'utilisation des lettres de voiture en Belgique. Cette base légale s'ajoute à l'ancienne Convention CMR de 1956, toujours d'actualité pour le transport international.

1. Transport international

La Convention relative au contrat de transport international de marchandises du 19 mai 1956, mieux connue sous le nom de **Convention « CMR »**, précise les conditions dans lesquelles une lettre de voiture doit être établie.

La Convention CMR précise également les mentions qui doivent se trouver sur chaque lettre de voiture.

L'article 6 § 1 de la Convention CMR précise ainsi les **indications qui doivent obligatoirement se trouver sur la lettre de voiture**, à savoir :

a. le lieu et la date de son établissement ;
b. le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
c. le nom et l'adresse du transporteur ;
d. le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison ;
e. le nom et l'adresse du destinataire ;
f. la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ;
g. le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros ;
h. le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise ;
i. les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres

frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) ;

j. les instructions requises pour les formalités de douane et autres ;
k. l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention.

L'article 6 § 2 dispose encore que, le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :

a. l'interdiction de transbordement ;
b. les frais que l'expéditeur prend à sa charge ;
c. le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise ;
d. la valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison ;
e. les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise ;
f. le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué ;
g. la liste des documents remis au transporteur.

Enfin, l'article 6 § 3 précise que les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

2. Transport national

Principe

En Belgique, l'article 29 de la Loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route dispose que : '**Pour tout « envoi », une lettre de voiture doit être établie**', conformément aux dispositions de la Convention CMR.

L'article 5 de la Loi définit ce qu'il convient d'entendre par « envoi », à savoir : '*une ou plusieurs marchandises chargées en un ou plusieurs endroits pour un seul donneur d'ordre et destinées à être transportées en un seul voyage et au moyen d'un seul véhicule à moteur ou train de véhicules, vers un ou plusieurs lieux de déchargement, pour un seul destinataire*'.

L'Arrêté ministériel du 23 mai 2014 relatif au transport de marchandises par route précise les éléments suivants :

Les lettres de voiture doivent être établies au moins en **3 exemplaires originaux**.

- Le premier exemplaire de la lettre de voiture est destiné à l'expéditeur, le deuxième exemplaire au destinataire et le troisième exemplaire au transporteur.

- Le deuxième et le troisième exemplaires de la lettre de voiture CMR doivent se trouver à bord du véhicule et accompagner la marchandise ; ils doivent être présentés à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

- Le troisième exemplaire de la lettre de voiture CMR doit être conservé par l'entreprise au moins pendant les cinq ans qui suivent la date du transport et classé par ordre chronologique, d'une manière permettant un contrôle aisé par les agents chargés de veiller à l'application de la Loi et de ses arrêtés d'exécution; cet exemplaire peut être conservé sur tout autre support d'information pour autant que la visualisation et l'impression de l'intégralité du document puissent aisément être opérées. L'article 60 du Code TVA étend toutefois cette obligation à 7 ans.

Les lettres de voiture utilisées pour le transport national en Belgique doivent être **conformes au modèle prévu dans l'Arrêté ministériel. Cette obligation s'impose donc également aux transporteurs étrangers qui 'cabotent' en Belgique**.

Les lettres de voiture doivent comporter dans le coin supérieur droit, un numéro imprimé précédé de la lettre B ; la numérotation doit être continue et tous les exemplaires d'une même lettre de voiture doivent porter le même numéro.
Elles sont délivrées par les fédérations de transport reconnues (dont évidemment l'UPTR) ainsi que par les imprimeurs spécifiquement agréés pour ce faire auprès de l'Administration générale de la Fiscalité. Au verso des lettres de voiture délivrées par les fédérations de transport figurent les conditions générales de transport.

Exception

L'article 35 § 1 de l'Arrêté Ministériel précise encore que, par dérogation, les entreprises peuvent également utiliser pour les transports effectués à l'intérieur des frontières de la Belgique :

1. la «lettre de voiture pour transports à courte distance (50 km et moins)», dont le modèle est prévu dans l'annexe de l'Arrêté ministériel, **pour autant que la distance parcourue n'excède pas 50 km par envoi, du premier lieu de chargement au dernier lieu de déchargement**. *Il s'agit d'un document spécifique, répondant à des conditions strictes, comparables à celles d'une lettre de voiture classique.*
2. une lettre de voiture pour chaque envoi ou une liste reprenant plusieurs envois, mentionnant au moins, dans les deux cas, les points énumérés à l'article 6, points 1 et 2, c de la Convention CMR :

    - Lors de l'enlèvement ou de la remise à domicile de marchandises, effectué préalablement ou consécutivement à un transport ferroviaire.
    - Lors du ramassage ou de la distribution de marchandises, **pour autant qu'il y ait plus de quatre lieux de chargement ou plus de quatre lieux de déchargement par jour**. *Ce type de « lettres de voiture » peut être imprimé sur format libre et ce, pour autant que les condi-*

tions légales soient remplies. Il faut 5 lieux de chargement ou 5 lieux de déchargement. (A contrario : 3 lieux de chargement et 2 lieux de déchargements identiques ne permettent, par exemple, pas de pouvoir utiliser une telle lettre de voiture).

- Lors du transport de marchandises à la demande d'une **entreprise de commerce de gros ou de détail du secteur de la distribution**, pour autant que les lieux de chargement et de déchargement appartiennent à cette même entreprise ou à une entreprise de commerce de gros ou de détail y liée, tel que définie à l'article 11 du Code des sociétés, ou dans le cadre d'un accord de coopération économique permanent. *C'est le secteur de la grande distribution qui est spécifiquement et exclusivement visé par cette exception*.

3. Amendes pour défaut de lettre de voiture ou absence de certaines données

Par le passé, une amende de 1.500 € sanctionnait identiquement tant l'absence pure et simple de la lette de voiture qu'un manquement à la réglementation relative à l'utilisation des lettres de voitures CMR.

L'Arrêté royal du 16 juin 2019 relatif au catalogue des amendes a introduit des variables qui rendent les amendes en la matière un peu moins déraisonnables …

- Absence de lettre de voiture à bord du véhicule : 1.000 €
- Les rubriques (obligatoires) 'lieu de chargement' et/ou 'lieu de livraison ne sont pas remplies : 1.000 €
- Plus de deux autres rubriques (obligatoires) ne sont pas remplies : 1.000 €
- Deux autres rubriques (obligatoires) ne sont pas remplies : 700 €
- Une autre rubrique n'est pas remplie : 350 €

Comme pour les autres infractions à la réglementation sur le transport de marchandises par route, les 'amendes' prévues constituent juridiquement des « sommes à percevoir » (perceptions immédiates ou consignation). Rappelons donc ici, une fois encore, que pour les chauffeurs résidant en Belgique, il n'y a aucune obligation de payer une perception immédiate sur place au moment du contrôle !

4. Coresponsabilité

En cas d'absence de lettre de voiture, l'article 43 § 1, 2° de La loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route prévoit la coresponsabilité du chargeur pour cette infraction.

Le chargeur est, en effet, tenu de s'assurer, avant l'exécution du transport, que la lettre de voiture a bien été établie. A défaut, ce dernier risque une amende pouvant aller de 400 € à 2.000 €.

5. Lettre de voiture électronique : projet pilote BeNeLux

Le 1er décembre 2017 a débuté un projet pilote BeNeLux portant sur l'utilisation de la lettre de voiture électronique (e-CMR) dans le transport routier intra-Benelux. L'essai est limité au transport de fret intra-Benelux et peut concerner aussi bien le transport entre les pays du Benelux que le transport national, y compris le cabotage. L'essai a une durée initiale de 3 ans qui sera plus que probablement prolongée.

Depuis le 1er mars 2018, les lettres de voiture électroniques peuvent être utilisées aux conditions fixées dans le cadre du projet pilote.

L'objectif final étant, du point de vue du contrôle, de déterminer si ou à quelles conditions l'e-CMR peut être admis à titre d'alternative valable dans le transport international routier, le projet pilote a été conçu en se basant sur les dispositions du protocole additionnel e-CMR à la convention CMR.

Dans le cadre de l'essai, certaines exigences sont fixées pour :

- le contenu, la numérotation et l'utilisation de l'e-CMR ;
- les fournisseurs de logiciels et la technologie à fournir par eux pour la création de l'e-CMR ;
- la communication d'informations aux instances chargées du contrôle.

Bien que le projet pilote n'ait pas rencontré le succès escompté, les dernières données officielles montre cependant une évolution du nombre de lettres de voiture électroniques éditées. En Belgique, 4.234 e-cmr ont été édités en 2018. Sur la période de juin à septembre 2019, 15.843 e-cmr ont déjà été utilisés.

Les raisons principales du succès - très limité – du projet pilote résident dans l'absence d'interopérabilité entre les systèmes informatiques des différents fournisseurs de logiciels agréés et dans le fait que l'e-cmr ne peut être utilisé que dans le BeNeLux. Un dernier facteur est peut-être aussi la méconnaissance de la lettre de voiture électronique par les différents acteurs de la chaîne logistique

Pourtant, l'e-cmr peut offrir aux transporteurs la possibilité de gagner du temps. Là où la gestion complète (de l'émission à l'archivage) d'une lettre de voiture en format papier a été estimée à 21 minutes, elle n'est que de 11 minutes avec sa version électronique.

Concernant les coûts, certains ont estimé que l'e-cmr présentait aussi un avantage : les frais administratifs seraient limités à un montant de 6 € par e-cmr, contre 11,5 € pour la version papier.

Ronald Tiebout,
Conseiller juridique.
Tél : 02/420.54.56
Mail : ronald@uptr.be

Les conditions générales

Un complément indispensable à la convention CMR

La publication en 2014 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), avait déjà imposé une révision des conditions générales de transport figurant au dos des lettres de voiture.

Le monde du transport évoluant de manière constante, en 2017, il s'est avéré, à nouveau, 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.

Avec le Brexit, le constat peut être tiré que le contrat a été rempli. La clause relative aux temps d'immobilisation offre aux transporteurs la certitude qu'ils n'auront pas à supporter les coûts liés aux retards que les formalités douanières engendreront inéluctablement.

Les nouvelles conditions générales s'ajoutent aux éléments juridiques déjà prévus tant dans la Loi relative au transport de marchandises par route du 15 juillet 2013 que dans la Convention CMR

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

Les conditions générales précisent les éléments suivants :

- 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 personnes compétentes sur place, le transporteur est instruit de décharger le bien à livrer sur place.

- Le principe que 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 rétention / 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 dont 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.

Les différents éléments abordés dans les conditions de transport démontrent qu'il s'agit d'un instrument juridique important dans la relation entre le donneur d'ordre, le chargeur, le transporteur et le destinataire.

Toutefois, 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. Ce dernier inclut désormais une clause 'Brexit'.

Les conditions générales ne se substituent pas non plus à des conditions de facturation qui doivent clairement préciser les délais de paiement du transporteur. L'UPTR tient donc également à disposition de ses membres, un modèle de conditions générales de facturation.

Ronald Tiebout,
Conseiller juridique.
Tél : 02/420.54.56
Mail : ronald@uptr.be

Retrouver les conditions générales pour le transport par route en Français, Néerlandais, Allemand et Anglais sur www.uptc.be - U Vindt de algemene voorwaarden voor het wegvervoer in het Frans, Nederlands, Duits en Engels op www.uptc.be - Die allgemeine Bedingungen für Beförderung im Strassenverkehr sind auf Französisch, Niederländisch, Deutsch und English auf der Webseite www.uptc.be zu finden.

CONDITIONS GÉNÉRALES POUR LE TRANSPORT PAR ROUTE

Généralités - Application

Le présent contrat de transport, national ou international, est régi par les dispositions de la convention CMR et par les présentes conditions.
Les conditions et prescriptions contraires de l'expéditeur ou du destinataire ne sont pas applicables, à moins qu'elles ne soient acceptées expressément et par écrit par le transporteur.
La signature de la lettre de voiture par le chargeur, le personnel de quai et le commissionnaire-expéditeur engage l'expéditeur, et la signature par les arrimeurs, les manutentionnaires ou le personnel de quai à destination engage le destinataire.
L'expéditeur se porte fort pour sa partie contractante, le destinataire, que celle-ci a connaissance des présentes conditions et est d'accord avec celles-ci, à défaut de quoi il indemnisera le transporteur de tous les frais et le garantira contre toute éventuelle prétention.

Chargement – Déchargement – Poids

Sauf indication écrite contraire, les parties conviennent expressément que le chargement et le déchargement sont assurés respectivement par l'expéditeur ou le destinataire. Dans la mesure où le chauffeur est prié par l'expéditeur ou par le destinataire d'effectuer ces opérations, il le fera sous la surveillance, le contrôle et la responsabilité formels respectivement de l'expéditeur ou du destinataire. Le transporteur n'assume aucune responsabilité pour les dommages causés par et/ou pendant le chargement et le déchargement.
Sauf indication écrite contraire et dans la mesure où cela est possible et/ou nécessaire, l'arrimage est assuré par le transporteur sur la base des instructions de l'expéditeur ou du chargeur qui sont données conformément à la législation en vigueur en fonction du trajet. Si le véhicule utilisé par le transporteur ou l'arrimage s'avère inadapté parce que des informations incorrectes ou incomplètes ont été communiquées par l'expéditeur ou par le chargeur ou si l'emballage de transport ne s'avère pas suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement, les frais et les dommages qui en résultent seront intégralement à la charge de l'expéditeur.
La livraison a lieu au seuil ou au quai des bâtiments s'il n'y a pas d'autre lieu convenu.
Le déplacement du véhicule sur le terrain de l'expéditeur, du chargeur ou du destinataire a entièrement lieu suivant les instructions et sous la responsabilité de ceux-ci.
Le transporteur peut toutefois s'opposer à ces instructions s'il est convaincu que les circonstances locales compromettent la sécurité de son véhicule ou du chargement.
S'il n'y a aucune personne compétente sur place, à l'heure de livraison convenue, le transporteur est instruit de décharger le bien à livrer sur place, après quoi la livraison sera communiquée par le transporteur à l'expéditeur/ au donneur d'ordre du transport, de n'importe quelle manière et ce dernier sera censé avoir accepté cette livraison sans aucune réserve.
A moins que l'expéditeur n'ait expressément demandé au transporteur de contrôler le poids brut du chargement au sens de l'article 8 alinéa 3 de la Convention CMR, l'expéditeur reste responsable de toute surcharge, fut-ce par essieu, qui est constatée pendant le transport. L'expéditeur couvrira tous les frais qui en résultent, en ce compris le préjudice lié à l'immobilisation du véhicule et toutes les éventuelles amendes ou tous autres dépens qui pourraient en résulter.

Instructions

Les préposés du transporteur ne peuvent accepter aucune instruction ni aucune déclaration qui engage le transporteur au-delà des limites prévues en ce qui concerne :
- la valeur des marchandises qui doivent servir de référence en cas de perte totale ou partielle, ou encore d'avarie (art. 23 et 25 CMR)
- les délais de livraison (art. 19 CMR)
- les instructions de remboursement (art. 21 CMR)
- une valeur spéciale (art. 24 CMR) ou un intérêt spécial à la livraison (art. 26 CMR).
- des instructions ou déclarations concernant des marchandises dangereuses (A.D.R.) ou marchandises qui font l'objet d'une réglementation spéciale.

Entreposage

En cas d'entreposage par le transporteur, celui-ci ne sera pas responsable en cas de vol avec effraction et/ou violence, incendie, explosion, foudre, chute d'aéronefs, dégâts causés par l'eau, vices propres des marchandises et de leur emballage, vices cachés et force majeure.
La responsabilité est, dans tous les cas, limitée à un montant maximum de 8,33 droits de tirage spéciaux (D.T.S.) par kilogramme de marchandises perdues ou endommagées avec un maximum absolu de 25.000 euros par événement ou par série d'événements ayant une seule et même cause des dégâts. Le transporteur n'est pas responsable des dégâts indirects, tels que la perte économique, les dommages consécutifs ou les dommages immatériels.

Temps d'immobilisation

Le transporteur a droit à l'indemnisation des temps d'immobilisation du véhicule routier.
A défaut de convention contraire, il est présumé que le transporteur prend à sa charge une heure de chargement et une heure de déchargement. Au terme de cette heure, le transporteur a droit à une indemnité couvrant l'intégralité des frais résultant du temps d'immobilisation complémentaire.
Le transporteur a également droit à une indemnité couvrant l'intégralité des frais résultant d'autres temps d'immobilisation qui, en tenant compte des circonstances du transport, dépassent la durée normale.

Responsabilité

Le transporteur est uniquement responsable des dommages aux marchandises transportées, conformément aux dispositions applicables de la Convention CMR.
Lorsque, en conséquence du transport, des dommages sont causés à d'autres marchandises se trouvant sous la garde de l'expéditeur, du chargeur ou du destinataire, mais qui ne sont pas les marchandises à transporter, le transporteur sera uniquement responsable de dommages résultant de sa faute ou de sa négligence. Quoi qu'il en soit et sauf en cas de dol, l'importance de sa responsabilité pour les dégâts causés à d'autres marchandises que les marchandises à transporter est limitée par sinistre à 8,33 unités de compte pour chaque kg brut de poids du chargement transporté.

Facturation – Paiements – Gage/Rétention

Le Le donneur d'ordre est tenu de payer le prix de transport, même s'il demande au transporteur de recouvrer le prix de transport auprès du destinataire.
En cas d'annulation d'un trajet dans les 24 heures avant le début du trajet, le prix intégral du trajet restera dû au transporteur.
Pour l'échange de palettes, le transporteur peut porter en compte une indemnité complémentaire.
Toute compensation entre le prix du transport et d'éventuelles sommes à réclamer au transporteur est interdite.
Sauf convention contraire par écrit, les factures du transporteur sont payables à l'échéance mentionnée et sans rabais.
A défaut de paiement des factures à leur échéance, les montants impayés produiront des intérêts de plein droit et sans mise en demeure préalable au taux d'intérêt tel que prévu dans la loi du 2 août 2002 concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales.
Lorsqu'un intérêt tel que mentionné dans l'alinéa précédent est dû, le transporteur a droit de plein droit et sans mise en demeure au paiement d'une indemnisation forfaitaire avec un minimum de 10 % du montant non payé par la partie contractante. L'octroi de cette indemnité raisonnable de 10% n'exclut pas l'octroi d'une éventuelle indemnité de procédure ni d'autres frais de recouvrement prouvés.
En outre, à défaut de paiement à l'échéance, toutes les factures non échues deviendront immédiatement et intégralement exigibles de plein droit et sans mise en demeure.
Les différentes créances du transporteur à l'égard du donneur d'ordre, même si elles se rapportent à plusieurs expéditions et à des marchandises qui ne sont plus en sa possession, constituent une créance unique et indivisible à concurrence de laquelle le transporteur peut exercer tous ses droits et privilèges.
Le transporteur pourra en outre exercer un droit de gage et/ou de rétention 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.
Nonobstant toute insolvabilité, toute cession de créance, toute forme de saisie et nonobstant tout concours, le transporteur pourra appliquer une compensation ou une novation aux obligations du transporteur à l'égard de sa partie contractante, et aux obligations de cette dernière à l'égard du transporteur. La notification ou la signification d'une insolvabilité, d'une cession de créance, d'une forme quelconque de saisie ou d'un concours ne portera en aucune manière préjudice à ce droit..

Dispositions finales

En cas de contestation entre les parties, les tribunaux du siège social du transporteur seront compétents, sans préjudice de l'application de l'article 31 alinéa 1 de la convention CMR. Le droit belge est applicable.
Au cas où, pour une raison quelconque, une ou plusieurs clauses des présentes conditions générales ne seraient pas applicables, les autres clauses resteront valables.

ALGEMENE VOORWAARDEN VOOR WEGVERVOER

Algemeen - Toepassing

Deze vervoersovereenkomst, nationaal dan wel internationaal, wordt beheerst door de bepalingen van het CMR-verdrag en door onderhavige voorwaarden.
Andersluidende voorwaarden en voorschriften van de afzender dan wel geadresseerde zijn niet van toepassing, tenzij deze uitdrukkelijk en schriftelijk zijn aanvaard door de vervoerder.
Ondertekening van de vrachtbrief door de verlader, kaaipersoneel en commissionair-expediteur bindt de afzender en ondertekening door de stuwadoors, de goederenbehandelaars of het kaaipersoneel op bestemming bindt de geadresseerde.
De afzender maakt zich sterk voor zijn contractant, de geadresseerde, dat deze kennis heeft van en akkoord gaat met onderhavige voorwaarden, bij gebreke waaraan hij de vervoerder zal vergoeden voor alle kosten en vrijwaren voor elke mogelijke aanspraak.

Lading – Lossing – Gewicht

Behoudens schriftelijke vermelding in andere zin, komen partijen uitdrukkelijk overeen dat de belading en lossing gebeurt door de afzender, resp. de geadresseerde. In de mate dat de chauffeur door de afzender of de geadresseerde verzocht wordt om deze daden te stellen, gebeurt dit onder uitdrukkelijk toezicht, controle en verantwoordelijkheid van de afzender, resp. de geadresseerde. De vervoerder draagt geen enkele aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door, en/of tijdens belading en lossing.
Behoudens schriftelijke vermelding in andere zin en voor zover dit mogelijk en/of noodzakelijk is, wordt de stuwing 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 stuwing 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.
De aflevering gebeurt aan de drempel of aan de kaai van de gebouwen indien geen andere plaats werd overeengekomen.
De verplaatsing van het voertuig binnen het terrein van de afzender, verlader of geadresseerde gebeurt geheel op instructie en onder verantwoordelijkheid van die laatsten. De vervoerder kan zich evenwel verzetten tegen deze instructies indien de plaatselijke omstandigheden naar zijn overtuiging zijn voertuig of de lading in gevaar brengen.
Indien er geen bevoegde ter plaatse is op het afgesproken ogenblik van de aflevering, wordt vervoerder geïnstrueerd om het te leveren goed ter plaatse te ontladen, waarna de aflevering door de vervoerder gecommuniceerd wordt aan de afzender/opdrachtgever voor het vervoer op gelijk welke wijze en die laatste wordt geacht om deze aflevering zonder enig voorbehoud te hebben aanvaard.
Behoudens ingeval de afzender uitdrukkelijk aan de vervoerder heeft gevraagd om het brutogewicht van de lading te controleren in de zin van art. 8 lid 3 CMR, blijft de afzender verantwoordelijk voor elke overlading, zelfs overlading per as, welke tijdens het transport wordt vastgesteld. De afzender zal alle daaruit ontstane kosten vergoeden, met inbegrip van schade door immobilisatie van het voertuig en alle eventuele boetes of andere gerechtskosten die hieruit zouden kunnen voortvloeien.

Instructies

De aangestelden van de vervoerder kunnen geen enkele instructie of aangifte aanvaarden die de vervoerder verbindt buiten de voorziene perken voor wat betreft :
- de waarde van de goederen die moeten dienen als referentie in geval van volledig of gedeeltelijk verlies, of nog van beschadiging (artt. 23 en 25 CMR)
- de afleveringstermijnen (art. 19 CMR)
- de remboursementsinstructies (art. 21 CMR)
- een bijzondere waarde (art. 24 CMR) of een bijzonder belang bij de aflevering (art. 26 CMR).
- instructies of verklaringen met betrekking tot de gevaarlijke goederen (A.D.R.) of goederen die het voorwerp uitmaken van een bijzondere reglementering.

Opslag

In het geval van opslag door de vervoerder, is deze niet aansprakelijk in geval van diefstal met braak en/of geweld, brand, ontploffing, bliksem, inslag van luchtvaartuigen, waterschade, eigen gebrek van de goederen en hun verpakking, verborgen gebreken en overmacht.
De aansprakelijkheid bedraagt in elk geval een maximum bedrag van 8,33 speciale trekkingsrechten (S.T.R.) per kilogram verloren of beschadigde goederen met het absoluut maximum van 25.000 euro per gebeurtenis of reeks van gebeurtenissen met één en dezelfde schadeoorzaak. De vervoerder is niet aansprakelijk voor enige indirecte schade, waaronder economisch verlies, gevolgschade of immateriële schade.

Immobilisatietijden

De vervoerder is gerechtigd op de vergoeding van de immobilisatietijden van het wegvoertuig.
Bij ontstentenis van andersluidende overeenkomst, wordt aangenomen dat de vervoerder een uur laden en een uur lossen voor zijn rekening neemt. Na afloop van dit uur is de vervoerder gerechtigd op vergoeding voor het geheel van de kosten die uit deze bijkomende immobilisatietijd voortvloeien.
De vervoerder is bovendien gerechtigd op vergoeding voor het geheel van de kosten die voortvloeien uit andere immobilisatietijden die, rekening houdende met de omstandigheden van het transport, de gebruikelijke duur overschrijden.

Aansprakelijkheid

De vervoerder is enkel aansprakelijk voor schade aan de vervoerde goederen, conform de toepasselijke bepalingen van het CMR-Verdrag.
Wanneer naar aanleiding van het transport, aan andere goederen die zich onder de hoede van afzender, belader of geadresseerde bevinden, maar die niet de te vervoeren goederen zijn, schade ontstaat, dan is de vervoerder slechts aansprakelijkheid voor schade te wijten aan diens fout of nalatigheid. Hoe dan ook en behoudens in gevallen van opzet, is de omvang van zijn aansprakelijkheid voor de schade aan andere dan de te vervoeren goederen per schadegeval beperkt tot maximaal 8,33 STR voor elk bruto kg gewicht van de vervoerde lading.

Facturatie – Betalingen – Pand/Retentie

De opdrachtgever is gehouden tot betaling van de vrachtprijs, zelfs indien hij de vervoerder verzoekt de vrachtprijs te innen bij de geadresseerde.
In geval van annulatie van een rit binnen de 24 uren voor aanvang van de rit, blijft de volledige ritprijs verschuldigd aan de vervoerder.
Voor palletruil kan de vervoerder een bijkomende vergoeding aanrekenen.
Er mag geen schuldvergelijking worden toegepast tussen de vrachtprijs en de eventueel van de vervoerder gevorderde bedragen.
Behoudens anders schriftelijk overeengekomen, zijn de facturen van de vervoerder betaalbaar op de vermelde vervaldatum en zonder korting.
Bij ontstentenis van betaling van de factuur op haar vervaldag en zonder dat een ingebrekestelling noodzakelijk is, zal van rechtswege het nog verschuldigde bedrag interesten opleveren aan een interestvoet zoals voorzien in de wet van 2 augustus 2002 betreffende de bestrijding van de betalingsachterstand bij handelstransacties.
Wanneer er een interest zoals in het vorige lid vermeld, verschuldigd is, heeft de vervoerder van rechtswege en zonder ingebrekestelling recht op de betaling van een forfaitaire vergoeding met minimum van 10 % van het door de contractspartij niet betaalde bedrag. De toekenning van deze redelijke schadeloosstelling ad 10% sluit de toekenning van een eventuele rechtsplegingsvergoeding, dan wel van enige andere bewezen invorderingskosten niet uit.
Bij ontstentenis van betaling op de vervaldag worden tevens van rechtswege en zonder ingebrekestelling alle niet vervallen facturen onmiddellijk en volledig opeisbaar.
De verschillende schuldvorderingen van de vervoerder op de opdrachtgever, zelfs indien zij betrekking hebben op verschillende zendingen en op goederen die niet meer in zijn bezit zijn, vormen één enkele en ondeelbare schuldvordering tot beloop waarvan de vervoerder al zijn rechten en voorrechten mag uitoefenen.
Bovendien zal de vervoerder een pand- en/of retentierecht kunnen uitoefenen op alle materiaal en/of goederen die hij verzendt, transporteert, opslaat, of op enige wijze onder zich heeft, en dit tot dekking van alle sommen die zijn opdrachtgever, uit welke oorzaak dan ook verschuldigd is of verschuldigd zal zijn.
Niettegenstaande elke insolventie, elke overdracht van schuldvorderingen, elke vorm van beslag en niettegenstaande enige samenloop zal de vervoerder schuldvergelijking dan wel schuldnovatie kunnen toepassen op de verplichtingen die de vervoerder ten overstaan van haar contractspartij heeft, en die deze laatsten op de vervoerder heeft. Aan dit recht wordt op geen enkele wijze afbreuk gedaan door de kennisgeving, dan wel betekening van een insolventie, overdracht van schuldvordering, elke vorm van beslag of enige samenloop.

Slotbepalingen

In geval van enige betwisting tussen partijen, zijn, onverminderd de toepassing van art. 31 lid 1 CMR de rechtbanken van de maatschappelijke zetel van de vervoerder bevoegd. Het Belgische recht is van toepassing.
Indien één of meer bedingen van deze algemene voorwaarden, om welke redenen dan ook, niet van toepassing zouden zijn, blijven de overige bedingen desondanks geldig.

ALLGEMEINE BEDINGUNGEN FÜR BEFÖRDERUNG IM STRASSENVERKEHR

Allgemeines - Anwendung

Dieser nationale bzw. internationale Transportvertrag unterliegt den Bestimmungen der CMR-Vereinbarung (Internationale Vereinbarung über Transportverträge auf Straßen) und den nachfolgenden Bedingungen.
Anderslautende Bedingungen und Vorschriften des Absenders bzw. des Empfängers sind nicht anwendbar, es sei denn, sie wurden ausdrücklich und schriftlich vom Transporteur akzeptiert.
Die Unterzeichnung des Frachtbriefs durch den Verlader, das Anlegepersonal und den Abfertigungsspediteur verpflichtet den Absender und die Unterzeichnung durch die Stauer, das Handhabepersonal oder das Anlegepersonal an der Zieladresse verpflichtet den Empfänger.
Der Absender gewährleistet, dass sein Auftragnehmer, der Empfänger, vorliegende Bedingungen kennt und mit ihnen einverstanden ist. In Ermangelung entschädigt er den Beförderer für alle Kosten und er schützt ihn vor jeglicher möglichen Forderung.

Laden - Abladen- Gewicht

Vorbehaltlich anderslautender schriftlicher Angaben vereinbaren die Parteien ausdrücklich, dass das Laden und Abladen jeweils durch den Absender bzw. den Empfänger erfolgt. Insofern der Fahrer vom Absender oder Empfänger darum gebeten wird, diese Handlungen selbst auszuführen, erfolgt dies unter der ausdrücklichen Aufsicht, Kontrolle und Verantwortung jeweils des Absenders bzw. des Empfängers. Der Transporteur trägt keinerlei Haftung für Schäden, verursacht durch das oder während dem Laden und/oder Abladen.
Vorbehaltlich anderslautender schriftlicher Angaben und insoweit dies möglich und/oder notwendig ist, erfolgt die Verstauung durch den Transporteur auf der Grundlage der Anweisungen des Absenders oder Verladers nach den auf der zurückzulegenden Strecke geltenden Rechtsvorschriften. Wenn sich das vom Transporteur verwendete Fahrzeug oder die angewandte Verstauung als unangemessen erweist, weil vom Absender oder Verlader falsche oder unvollständige Informationen erteilt wurden oder wenn die Transportverpackung nicht fest genug ist, um eine korrekte Ladungssicherung zu gewährleisten, werden die sich daraus ergebenden Kosten und Schäden vollständig vom Absender getragen.
Wenn kein anderer Ort vereinbart wurde, erfolgt die Lieferung an der Schwelle oder der Anlegestelle der Gebäude.
Wenn sich das Fahrzeug innerhalb des Geländes des Absenders, Verladers oder Empfängers bewegen muss, erfolgt dies vollständig unter Anweisung und Verantwortung dieser Letzteren. Der Transporteur kann sich diesen Anweisungen jedoch widersetzen, wenn er davon überzeugt ist, dass die örtlichen Gegebenheiten die Sicherheit seines Fahrzeugs oder der Ladung gefährden.
Wenn am vereinbarten Lieferzeitpunkt keine einzige zuständige Person anwesend ist, ist der Transporteur beauftragt, die zu liefernde Ware vor Ort abzuladen; danach wird der Absender/Auftraggeber der Beförderung vom Transporteur über die Lieferung auf egal welche Weise benachrichtigt. Für den Ersteren gilt, dass er diese Lieferung vorbehaltlos akzeptiert hat.
Vorbehältlich einer ausdrücklichen Anfrage des Absenders an den Transporteur, das Bruttogewicht der Ladung im Sinne des Art. 8, Absatz 3 CMR zu überprüfen, bleibt der Absender für gleich welche Überladung, auch eine Überladung pro Achse, die während der Beförderung festgestellt wird, verantwortlich. Der Absender wird alle sich daraus ergebenden Kosten, einschl. des Schadens wegen Immobilisierung des Fahrzeugs und aller möglichen Strafen oder anderen Gerichtskosten, die sich hieraus ergeben können, ersetzen.

Anweisungen

Die vom Transporteur eingestellten Arbeitnehmer dürfen keine Anweisungen oder Angaben akzeptieren, die den Transporteur außerhalb der vorgesehenen Grenzen in Anspruch nehmen, was Folgendes betrifft :
- den Wert der Waren, der im Falle eines vollständigen oder teilweisen Verlustes oder ebenfalls im Falle von Beschädigung als Referenz dienen soll (Art. 23 und 25 CMR)
- die Lieferfristen (Art. 19 CMR)
- Rückerstattungsanweisungen (Art. 21 CMR)
- einen besonderen Wert (Art. 24 CMR) oder ein besonderes Interesse bei Lieferung (Art. 26 CMR).
- die Anweisungen oder Erklärungen bezüglich gefährlicher Güter (ADR) oder Güter, die einer besonderen Regelung unterliegen.

Lagerung

Bei Lagerung durch den Transporteur haftet dieser nicht für Einbruchsdiebstahl, Raubüberfall, Brand, Explosion, Blitzschläge, Luftfahrzeugabsturz, Wasserschaden, einen eigenen Mangel der Güter und ihrer Verpackung, verdeckte Mängel und höhere Gewalt.
Die Haftung ist in jedem Fall auf einen Höchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten (SZR) pro Kilogramm verlorener oder beschädigter Waren mit einem absoluten Höchstbetrag von 25.000 EUR pro Vorfall oder Vorfallserie mit derselben Schadensursache beschränkt. Der Transporteur haftet nicht für jegliche indirekten Schäden, u.a. wirtschaftlichen Verlust, Folgeschäden oder immateriellen Schaden.

Immobilisierungszeiten

Der Transporteur hat Recht auf eine Entschädigung der Immobilisierungszeit des Straßenfahrzeugs.
Mangels anderslautender Vereinbarung wird angenommen, dass der Transporteur eine Stunde zum Beladen und eine Stunde zum Abladen übernimmt. Nach dieser Stunde hat der Transporteur Recht auf eine Entschädigung für alle Kosten, die sich aus dieser zusätzlichen Immobilisierungszeit ergeben.
Der Transporteur hat außerdem Recht auf eine Entschädigung aller Kosten, die sich aus anderen Immobilisierungszeiten ergeben, wenn sie unter Berücksichtigung der Speditionsumstände die normale Dauer überschreiten.

Haftung

Der Transporteur haftet nur gemäß den anwendbaren Bestimmungen der CMR-Vereinbarung für Schäden an den transportierten Gütern.
Wenn anlässlich der Beförderung Schaden an anderen Gütern entsteht, die der Absender, der Verlader oder der Empfänger in seiner Obhut hat, aber die nicht die zu befördernden Güter sind, haftet der Transporteur nur für Schäden, die seinem Fehler oder seiner Fahrlässigkeit zuzuschreiben sind. Auf jeden Fall, und vorbehaltlich absichtlicher Fälle, beschränkt sich der Umfang seiner Haftung für den Schaden an anderen, als den zu befördernden Gütern pro Schadensfall auf höchstens 8,33 Rechnungseinheiten für jeden kg Bruttogewicht der beförderten Ladung.

Rechnungserstellung – Zahlungen – Pfand/Zurückbehaltung

Der Auftraggeber ist zur Zahlung der Frachtkosten verpflichtet, auch wenn er den Transporteur auffordert, die Frachtkosten beim Empfänger einzuziehen.
Bei Stornierung einer Fahrt innerhalb von 24 Stunden vor Fahrtantritt, sind dem Transporteur die vollständigen Fahrtkosten zu zahlen.
Für einen Palettentausch kann der Transporteur eine zusätzliche Vergütung in Rechnung stellen.
Die Frachtkosten dürfen nicht mit eventuell vom Transporteur geforderten Beträgen verrechnet werden.
Vorbehaltlich anderslautender schriftlicher Vereinbarung sind die Rechnungen des Transporteurs am erwähnten Fälligkeitstag ohne Rabatt fällig.
In Ermangelung der Zahlung der Rechnung zum Fälligkeitstag und ohne dass es einer vorherigen Inverzugsetzung bedarf, sind für den noch zu zahlenden Betrag von Rechts wegen Zinsen zum geltenden Zinssatz entsprechend dem Gesetz zur Bekämpfung vom Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr vom 2. August 2002 zu zahlen.
Wenn, wie im vorigen Absatz erwähnt, Zinsen zu zahlen sind, hat der Transporteur von Rechts wegen und ohne Inverzugsetzung Recht auf die Zahlung einer Pauschalentschädigung in Höhe von wenigstens 10% des von der Vertragspartei nicht bezahlten Betrages. Die Zuerkennung dieses angemessenen Schadensersatzes zu 10% schließt die Zuerkennung einer möglichen Verfahrensentschädigung bzw. jeglicher anderen bewiesenen Beitreibungskosten nicht aus.
In Ermangelung der Zahlung zum Fälligkeitstag werden alle nicht fälligen Rechnungen von Rechts wegen und ohne Inverzugsetzung sofort und vollständig einforderbar.
Die verschiedenen Forderungen des Transporteurs an den Auftraggeber werden als eine einzige und unteilbare Forderung betrachtet, auch wenn sie sich auf verschiedene Sendungen und auf Güter beziehen, die er nicht mehr in seinem Besitz hat. Der Beförderer darf all seine Rechte und Vorrechte bis zur Höhe dieser Forderung ausüben.
Außerdem kann der Transporteur auf alle Materialien und/oder Güter, die er verschickt, befördert, lagert oder auf irgendeine Weise hält, ein Pfand- und/oder Zurückbehaltungsrecht zur Deckung aller Summen ausüben, die sein Auftraggeber, aus gleich welchem Grund, schuldet oder schulden wird.
Ungeachtet jeder Insolvenz, jeder Abtretung von Schuldforderungen, jeder Form von Pfändung und ungeachtet jeglicher Gläubigerkonkurrenz kann der Transporteur in Bezug auf die Verbindlichkeiten, die der Transporteur gegen seine Vertragspartei hat, und die die Letztere gegen den Transporteur hat, eine Aufrechnung oder Schuldumwandlung vornehmen. Die Mitteilung oder Zustellung eines Insolvenzverfahrens, einer Schuldforderungsabtretung, jeder Form von Pfändung oder einer Konkurrenzsituation beeinträchtigt dieses Recht keineswegs.

Schlussbestimmungen

Im Streitfall zwischen den Parteien entscheiden, unbeschadet der Anwendung des Art. 31, Absatz 1 CMR, die zuständigen Gerichte des Gerichtsbezirks, in dem der Transporteur seinen Gesellschaftssitz hat. Das belgische Recht findet Anwendung.
Wenn eine oder mehrere Bedingungen dieser allgemeinen Bedingungen, aus welchem Grund auch immer, nicht anwendbar wären, bleiben die anderen Bedingungen trotzdem gelten.