

## CONDITIONS GENERALES PROPRES AU TRANSPORT DE CONTENEURS FEBETRA – TLV -UPTR

### 1. CMR en conditions générales

Le transport par route de conteneurs est soumis aux dispositions de la Convention-CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route du 19 mai 1956), la loi du 15 juillet 2013 concernant le transport de marchandises par route et les conditions générales de transport routier émanant des trois organisations professionnelles reconnues (la FEBETRA, Transport en Logistiek Vlaanderen, UPTR) telles que mentionnées sur les sites Internet respectifs des organisations professionnelles susmentionnées<sup>1</sup> et au verso de la lettre de voiture CMR, éditée par ces organisations professionnelles et aux conditions spécifiques ci-dessous.

Des dérogations à ces conditions nous sont uniquement opposables si elles ont été acceptées par écrit par

**DEERTRANS bvba**

**DEERTRANS.BE bvba**

**D'Eer Transport+Service bvba**

**DEERTRANS.SK sro**

Une dérogation temporaire entre parties aux clauses de ces conditions générales dans la manière d'exécution, ne peut en aucun cas être interprétée comme une adaptation ou un renouvellement de ces clauses, de sorte que les dispositions de ces conditions générales demeurent d'application de tous temps.

### 2. Définitions

Dans ces conditions, on entend par :

- Le déchargement et chargement auprès d'un dépôt ou d'un terminal est calculé à partir du moment où le transporteur, le cas échéant, se place à l'extrémité de la file d'attente avant d'entrer sur le terrain du dépôt ou du terminal, jusqu'à ce que le transporteur quitte à nouveau le terrain. Entrent en ligne de compte comme preuve : le système de gestion du dépôt ou du terminal, l'enregistrement du temps cfr. le tachygraphe, le GPS, l'ordinateur de bord, l'enregistrement de l'Alfapass, ... (liste non limitative).
- Terminal : un point de chargement, de déchargement ou de transbordement sur un trajet ferroviaire, routier, aérien ou maritime, où les conteneurs doivent être réceptionnés ou livrés.
- Dépôt : lieu de rassemblement de conteneurs vides, où le transporteur, soit en gestion propre, soit à la demande de l'expéditeur, doit retirer et/ou livrer des conteneurs dans le cadre du transport convenu.
- Expéditeur : le donneur d'ordre - co-contractant du transporteur
- Chargeur : le mandaté de l'expéditeur qui, au nom et pour compte de l'expéditeur, confie matériellement les marchandises au transporteur.
- Destinataire : le destinataire à qui les marchandises doivent être livrées conformément au contrat de transport, tel que mentionné dans la lettre de voiture.
- Déchargeur : l'entreprise mandatée par le destinataire qui décharge un conteneur et qui réceptionne matériellement les marchandises au nom et pour le compte du destinataire.
- Prix du transport : le prix du transport donné sur base de l'information initiale lors de la demande de prix.

### 3. Ordres de transport

3.1 Les ordres de transport doivent être donnés par écrit. Les ordres téléphoniques ne sont considérés définitifs qu'après confirmation écrite par l'expéditeur et moyennant acceptation explicite par le transporteur.

3.2 **Les ordres doivent être aussi complets que possible. Au moins les données suivantes doivent être reprises dans un document standard : type de conteneur et numéro - si déjà connu lors de la réservation -, code pin, statut douanier, numéro de scellé, quai, terminal ou dépôt, description de la nature des données, poids, nombre de colis, date à laquelle le conteneur doit être livré exempt de frais**

---

<sup>1</sup> Les « Conditions générales de transport routier » se trouvent sur les sites Internet suivants : [www.febetra.be](http://www.febetra.be), [www.tlv.be](http://www.tlv.be), [www.uptr.be](http://www.uptr.be) ainsi que sur simple demande auprès du transporteur.

## et instructions supplémentaires éventuelles.

- 3.3 Dans le cas d'un enlèvement d'un conteneur ou d'un conteneur-citerne chargé de marchandises dangereuses sur un terminal ou un dépôt, le transporteur doit recevoir de l'expéditeur, au préalable, toutes les informations reprises au 3.2, de sorte que la description sur la CMR, les étiquettes, la signalisation, etc. soient conformes à la Convention ADR.  
Dans le cas d'un dépôt d'un conteneur ou d'un conteneur-citerne chargé de marchandises dangereuses sur un terminal ou un dépôt, l'expéditeur ou le chargeur désigné par lui doit veiller à ce que la description sur la CMR, les étiquettes, la signalisation, etc. soient conformes à la Convention ADR. Le déchargeur des marchandises est responsable de l'élimination des étiquettes/de la signalisation apposées sur le conteneur ou le conteneur-citerne.
- 3.4 Tous les exemplaires de la lettre de voiture CMR doivent être mis à la disposition du chauffeur, de sorte que ce dernier puisse émettre des réserves et/ou faire des remarques.
- 3.5 L'expéditeur prévoit le scellement du conteneur et appose le scellé. Si le chauffeur doit apposer le scellé lui-même, cela s'effectue toujours sous la responsabilité de l'expéditeur. L'expéditeur prévoit de préférence un e-scellé.
- 3.6 Lorsqu'à la demande de l'expéditeur, il faut utiliser un terminal pour conteneurs avec notification préalable, l'expéditeur est tenu de fournir au transporteur toutes les références nécessaires pour la réservation d'un time-slot et pour le traitement automatique sur le terminal et ce, au plus tard 24 heures à l'avance. Le transporteur ne peut être tenu pour responsable de l'indisponibilité de time-slots.

L'expéditeur est responsable de l'apport et de l'apurement des documents de douane, tant pour l'import que pour l'export.

Le transporteur ne prendra aucune responsabilité dans l'apport et l'apurement des documents.

Le transporteur ne peut être tenu pour responsable si les documents ne sont pas disponibles sur le quai.

Au cas où la douane constaterait une infraction dans laquelle le transporteur est partie concernée, l'expéditeur prendra immédiatement contact avec le transporteur et transmettra à ce dernier toutes les informations de sorte que le transporteur puisse, le cas échéant, exercer pleinement ses droits de la défense envers les services douaniers concernés. Au cas où l'expéditeur aurait quand même accepté un arrangement transactionnel avec le SPF Finances, en méconnaissant les droits du transporteur mentionnés ci-dessus, les conséquences financières et autres ne peuvent pas, par après, être mises par l'expéditeur à charge du transporteur.

## 4. **Annulation ordre de transport**

- après **14h00** le jour d'avant : **50%** du prix du trajet
- le jour du trajet : **75%** du prix du trajet
- à moins qu'un trajet de remplacement soit proposé avec des conditions similaires concernant le prix, la distance, ...

5. Dans les cas où le transporteur doit laisser un moyen de transport et/ou conteneur chez l'expéditeur, le destinataire, le chargeur ou le déchargeur ; celui-ci est rendu au transporteur, à la première demande, dans l'état dans lequel il se trouvait au moment de la réception par l'expéditeur, le destinataire, le chargeur ou le déchargeur, sauf usure en utilisation normale. L'expéditeur, le destinataire, le chargeur ou le déchargeur veille, en bon père de famille, sur le moyen de transport et/ou conteneur mis à disposition.

## 6. **État des conteneurs**

**6.1. Le terminal et/ou le dépôt confie le conteneur conformément aux accords convenus de l'expéditeur avec la compagnie maritime. Le transporteur ne peut, en aucun cas, être tenu pour responsable si des conteneurs n'y satisfont pas.**

6.2. Les conteneurs sont réceptionnés sur le terminal ou le dépôt dans l'état dans lequel ils se trouvent. **Le transporteur contrôle le(s) conteneur(s) quant à des défauts visibles manifestes de leur état extérieur et ce, depuis le sol en position debout et sans entrer dans le(s) conteneur(s).** Le transporteur ne peut pas être tenu pour responsable de défauts éventuels au conteneur qui ne sont constatés qu'au moment du chargement ou du déchargement.

- 6.3. En cas de refus du conteneur par l'expéditeur, le prix du transport demeure dû sans préjudice. Au cas où l'expéditeur oblige le transporteur d'aller chercher un autre conteneur, le prix du transport pour ce trajet supplémentaire est dû sans préjudice.
- 6.4. Le destinataire ou son déchargeur mandaté veille à ce le conteneur ait, au minimum, été brossé et qu'il soit exempt d'étiquettes et de matériel d'arrimage. Le transporteur n'est pas responsable des frais de nettoyage. La signature pour les frais de nettoyage se fait toujours au nom et pour le compte de l'expéditeur.
- 6.5. Le transporteur ne peut être tenu pour responsable des influences météorologiques sur le conteneur, tels que la condensation et le degré d'humidité.

## **7. Contenu des conteneurs**

- 7.1. Les conteneurs remis remplis au transporteur sont réceptionnés sans examen de leur contenu, de leur nombre, de leur poids et de leur état. La clause « said to contain » est, dans ces cas, d'application de plein droit. Lors du chargement du conteneur, l'expéditeur ou son chargeur préposé est responsable de la fermeture du conteneur et de son scellement. Sauf s'il en est convenu autrement par écrit, le destinataire ou son préposé est responsable pour le bris du scellé et l'ouverture du conteneur.
- 7.2. En cas de surcharge sur les essieux ou sur le poids total du véhicule du transporteur, causé par un mauvais arrimage dans le conteneur ou un dépassement du poids total, l'expéditeur remboursera intégralement le transporteur du dommage économique (en ce inclus les amendes) et/ou du dommage au véhicule qui en découlent.

## **8. Maximum d'heures libres**

- 8.1 Le placement et/ou l'enlèvement d'un conteneur : **60** minutes par conteneur et maximum **60** minutes par traitement de conteneur supplémentaire.
- 8.2 Chargement et/ou déchargement d'un conteneur auprès de l'expéditeur/destinataire: **2** heure(s).
- 8.3 En cas de dépassement des délais mentionnés aux points 8.1 et 8.2, l'expéditeur est redevable d'une indemnité d'arrêt pour les heures d'attente. Cette indemnisation est calculée par tranche commencée de **15** minutes.

## **9. Heures d'attente au terminal/dépôt**

Les heures d'attente supplémentaires au terminal et/ou dépôt, en plus du temps prévu dans les articles 8.1 et 8.2, suite à des données de réservation manquantes ou fautives, manquement du laissez-suivre, conteneurs non-exemptés, indisponibilité du conteneur, heures d'attente suite au contrôle du conteneur et/ou de la constatation d'éventuels dommages, heures d'attente pour le raccordement et l'installation de conteneurs réfrigérés (Reefer), scans douaniers, dégazage suite à un contrôle douanier, vérification physique ou autres contrôles par l'autorité, encodage de documents douaniers à un comptoir électronique (e-balie), manquement du code pin ou bulletin de contrôle, ... (liste non-limitative) seront intégralement répercutées sur l'expéditeur par le transporteur. Cette indemnisation est calculée par tranche commencée de **15** minutes. Cette indemnisation est également due pour des heures d'attente supplémentaires suite à un contrôle-IEV ou scan du conteneur par la douane. En outre, tous les frais y afférents sont à charge de l'expéditeur. Tous les moyens seront utilisés comme preuve de l'enregistrement du temps.

Par tranche commencée de **15** minutes, une indemnisation pour temps d'attente est portée en compte. Cette indemnisation s'élève à **12,50** euro par tranche commencée de XX minutes.

## **10. Prix du transport**

Le prix du transport est adaptable sur base :

- des indices du prix de revient du transport professionnel de marchandises par route tels qu'établis par l'asbl ITLB (Institut Transport routier et Logistique Belgique) et publiés mensuellement dans le Moniteur Belge ; et
- de l'évolution des prix officiels maximum du diesel 10ppm tels que publiés par le SPF Économie ou l'évolution des prix des sources d'énergie alternatives.

**11. Frais supplémentaires**

11.1. Tous les frais supplémentaires qui découlent de l'exécution du transport, autres que les temps d'attente, sont également à charge du donneur d'ordre. Sont considérés comme frais supplémentaires : péages, frais liés au scanning et autres formalités douanières, frais liés à la fumigation, coût total d'une nuitée obligatoire du chauffeur, coût pour la notification préalable ou pré-check, coût du scellement, ... (énumération non-limitative). Le transporteur prend en compte les frais qui sont à sa charge sur base de la Convention-CMR.

11.2. Les frais de « detention & demurrage » sont à charge de l'expéditeur.

**12. Liberté de choix**

**Toutes les conventions auxquelles s'appliquent ces conditions générales, sont soumises au droit belge. Les tribunaux belges sont, par priorité, compétents pour les litiges concernant l'application de ces conditions générales.**

**13. Disposition finale**

Si une ou plusieurs clauses de ces conditions générales, pour quelle raison que ce soit, ne serait pas d'application, les autres clauses demeurent malgré tout valables.

