



CONDITIONS GENERALES ARRIMAGE

Le contrat de transport 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 3 mai 1999 relative au transport de choses par route (Moniteur Belgique du 30 juin 1999), les conditions générales mentionnées au verso de la lettre de voiture CMR et les conditions spécifiques ci-dessous.

Vu l'AR arrimage du 27 avril 2007 et plus précisément :

Art. 45bis. 3. Si le conditionnement primaire d'un bien n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement et/ou le chargeur doivent alors l'envelopper de manière complémentaire grâce à un emballage suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement. Le chargeur doit communiquer, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises.

à moins que le chargeur communique au préalable d'autres spécifications, ce qui suit est d'application entre parties :

1. La terminologie utilisée dans toutes les communications est conforme aux normes EN12195-1 à 4.
2. Le centre de gravité de chaque unité de chargement est symétrique dans le sens de la largeur et de la longueur.
3. Le centre de gravité de chaque unité de transport se situe tout au plus à 10 cm au-dessus de la moitié de l'unité de chargement.
4. Chaque unité de chargement résiste sans dommage aux forces d'une sangle de 50 mm en arrimage de force avec une STF de 500daN sans utilisation de coins de protection.
5. Chaque unité de chargement est stable lors d'une accélération jusqu'à 0,5 g vers les côtés et l'arrière et un ralentissement de 0,8 g vers l'avant. Si les services de contrôle le demandent, la preuve de ceci peut être fournie.
6. La partie inférieure de l'unité de chargement se compose de bois rugueux.

Le chargeur doit fournir, au préalable, les informations suivantes par écrit :

1. La masse de chaque unité de chargement et la masse totale du chargement.
2. Les mesures enveloppantes (longueur, largeur et hauteur) de chaque unité de chargement.
3. L'orientation de l'unité de chargement à appliquer durant le transport (quelle dimension dans le sens de la circulation)
4. Les limitations lors de l'utilisation de méthodes d'arrimage directes.
5. Toutes les dérogations aux hypothèses de 1 à 6 :
 - Terminologie spécifique
 - asymétrie du centre de gravité dans le sens de la largeur et/ou longueur par unité de chargement
 - position plus élevée du centre de gravité que 10 cm au-dessus de la moitié de la hauteur
 - force d'arrimage maximale dans une sangle de 50 mm de largeur en cas d'arrimage de force sans coins de protection ou spécifications pour les coins de protection lors d'une force d'arrimage de 500daN ou une méthode d'arrimage adaptée
 - Stabilité maximale par unité de chargement vers l'avant, latéralement et vers l'arrière.
 - Le matériel de la partie inférieure du chargement tel qu'exigé pour déterminer le frottement.

Si le chargement est arrimé par le chargeur, le chargeur doit également démontrer la bonne qualité de l'arrimage, par écrit.

Les transporteurs concernés se réservent tous les droits dans l'hypothèse où le non-respect des règles ci-dessus occasionnerait quelques poursuites pénales ou judiciaires.