

Survey on cabotage and on the various elements needed to fix prices and national terms governing the goods transport contract

Enquête sur le cabotage et sur les éléments permettant de déterminer le prix et les conditions nationales qui régissent le contrat de transport de marchandises

## BELGIUM / BELGIQUE

<p><b>1. Definition of cabotage</b></p> <p>“Any transport of goods by road performed for hire or reward by a company without a registered place of business in Belgium, where the places of loading and unloading of the goods carried are both located on Belgian territory”.</p>	<p><b>1. Définition du cabotage</b></p> <p>« Toute activité de transport de marchandises par route effectué pour compte d'autrui, exercée par une entreprise n'ayant pas de siège d'exploitation en Belgique, lorsque les lieux de chargement et de déchargement des marchandises transportées sont situés tous deux sur le territoire belge ».</p>
<p><b>2. National regulations</b></p> <p><u>Legal and regulatory instruments in force (including those approximating Community regulations in the field)</u></p> <p><b>Law of 15 July 2013 on the transport of goods by road, implementing Regulation (EC) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator and repealing Council Directive 96/26/EC, implementing Regulation (EC) No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market (M.B. 18/02/2014, entered into force on 1<sup>st</sup> September 2014)</b></p> <p><b>Royal Decree of 22 May 2014 on the transport of goods by road (M.B. 15/07/2014, entered into force on 1<sup>st</sup> September 2014)</b></p> <p><b>Ministerial Decree of 23 May 2014 enacted pursuant to the Royal Decree of 22 May 2014 on the transport of goods by road (M.B. 15/07/2014, entered into force on 1<sup>st</sup> September 2014)</b></p>	<p><b>2. Règlementation nationale</b></p> <p><u>Instruments légaux et réglementaires en vigueur (y compris les instruments de transposition des règlements communautaires relatifs au cabotage)</u></p> <p><b>Loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du Règlement (CE) n°1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du Règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (Moniteur Belge du 18/02/2014, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2014)</b></p> <p><b>Arrêté Royal du 22 mai 2014 relatif au transport de marchandises par route (Moniteur belge du 15/07/2014, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2014)</b></p> <p><b>Arrêté Ministériel du 23 mai 2014 pris en exécution de l'Arrêté Royal du 22 mai 2014 relatif au transport de marchandises par route (M.B du 15/07/2014, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2014)</b></p>

## BELGIUM / BELGIQUE

<p><b>3. Start and limits of cabotage rights by non-residents</b></p> <p>3.1 <u>Date from which carriers from the 10 new EU Member States may perform cabotage freely and unrestrictedly</u></p> <p>To date, there are no bilateral derogations from the provisions of the EU accession agreement for new countries. As a result, cabotage on Belgian territory may be performed by:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Cypriot, Maltese and Slovenian</b> carriers as from 01.05.2004</li> <li>- <b>Estonian, Latvian, Lithuanian, Slovak and Czech</b> carriers as from 01.05.2008; this date may be postponed until 01.05.2009</li> <li>- <b>Hungarian and Polish</b> carriers as from 01.05.2009</li> <li>- <b>Bulgarian and Romanian</b> carriers as from 01.01.2010; this date may be postponed until 01.05.2012</li> </ul> <p><u>Date from which carriers from the 15 older EU Member States may perform cabotage in countries having joined the EU recently:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Belgian carriers are subject to the same dates for the sake of reciprocity</li> </ul> <p>3.2 <u>Administrative requirements for non-resident carriers</u></p> <p>As of 1<sup>st</sup> April 2007 persons performing cabotage operations must declare their activities to the authorities in advance (see <a href="http://www.limosabe.be">www.limosabe.be</a>)</p> <p>Non-compliance can result in penal or administrative sanctions.</p> <p>3.3 <u>Limits to cabotage performed by non-residents</u></p> <p>The Regulation (EC) No 1072/2009 will apply.</p>	<p><b>3. Date de début et limites d'exercice du cabotage par les non-résidents</b></p> <p>3.1 <u>Date à partir de laquelle les transporteurs des 10 nouveaux pays de l'UE peuvent exercer du cabotage librement et sans limitation</u></p> <p>Il n'y a pas, jusqu'à ce jour, de dérogations bilatérales aux dispositions figurant dans l'accord sur l'adhésion à l'UE des nouveaux pays. Il en résulte que le cabotage sur le territoire belge peut être effectué par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les transporteurs <b>chypriotes, maltais et slovènes</b> à partir du 01.05.2004</li> <li>- les transporteurs <b>estoniens, lettones, lituaniens, slovaques et tchèques</b> à partir du 01.05.2008, cette date pouvant être reportée jusqu'au 01.05.2009</li> <li>- les transporteurs <b>hongrois et polonais</b> à partir du 01.05.2009</li> <li>- les transporteurs <b>bulgares et roumains</b> à partir du 01.01.2010, cette date pouvant être reportée jusqu'au 01.05.2012</li> </ul> <p><u>Date à partir de laquelle les transporteurs des 15 anciens pays de l'UE peuvent effectuer le cabotage dans les pays étant devenus membres de l'UE récemment:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les transporteurs belges sont soumis aux mêmes dates à titre de réciprocité</li> </ul> <p>3.2 <u>Formalités devant être remplies par les non-résidents</u></p> <p>A partir du 1<sup>er</sup> avril 2007, les personnes qui effectuent l'activité en cabotage doivent introduire au préalable une déclaration auprès des autorités compétentes (voir <a href="http://www.limosabe.be">www.limosabe.be</a>)</p> <p>Le non-respect de cette obligation peut donner lieu à des sanctions pénales ou administratives.</p> <p>3.3 <u>Limites imposées au cabotage effectué par les non-résidents</u></p> <p>Le Règlement (CE) n°1072/2009 est d'application.</p>
--	--

## BELGIUM / BELGIQUE

<p><b>Caution:</b> The provisions on cabotage do not apply to transport undertakings established in the Netherlands or the Grand Duchy of Luxembourg.</p>	<p><b>Important :</b> Les dispositions en ce qui concerne le cabotage ne sont pas applicables aux entreprises de transport établies aux Pays-Bas et au grand-duché de Luxembourg.</p>
<p><b>4. Freight Charges</b></p> <p>4.1 <u>Countries where carriage charges may be freely set:</u></p> <p>Carriage charges are freely set. However, the Law of 15/07/2013 prohibits the offer, performance or ordering of a transport operation for an “excessively low” price. By “excessively low price” we mean a price that is not sufficient to cover:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- the inescapable items of the vehicle cost price, notably the paying off or the lease of the vehicle, its maintenance and fuel;</li> <li>- the costs incurred from legal or regulatory obligations, notably as regards social, tax and security matters;</li> <li>- the costs incurred from the management and direction of the company.</li> </ul> <p>4.2 <u>Professional / customary / other rules relating to adjustments to carriage charges as a function of fuel price changes</u></p> <p>Contracts of carriage may include a price adjustment provision with reference to the indices published by the Road Transport Institute (RTI)</p> <p>4.3 <u>Remuneration for excessive vehicle immobilisation during loading and unloading operations</u></p> <p>Based on practice, case-law admits a period of 2 hours for loading or unloading. This custom is reproduced in the “general conditions for road transport” issued by 3 professional federations representing road transport + through article 16 of the CMR Convention</p> <p>4.4 <u>Amount of additional remuneration in case of excessive immobilisation</u></p> <p>No information on the additional remuneration amount or on how it is set. Through article 16 of the CMR Convention, carriers claiming additional remuneration do not have to provide evidence of</p>	<p><b>4. Prix du transport</b></p> <p>4.1 <u>Pays où le prix du transport peut être fixé librement :</u></p> <p>Le prix du transport est fixé librement. Toutefois, la loi du 15/07/2013 interdit de proposer, d'exécuter et de faire exécuter un transport moyennant un prix « abusivement bas ». Par « prix abusivement bas », on entend un prix insuffisant pour couvrir à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les postes inéluctables du prix de revient du véhicule, notamment l'amortissement ou le loyer du véhicule, son entretien et le carburant;</li> <li>- les coûts découlant des obligations légales ou réglementaires, notamment en matières sociale, fiscale et de sécurité;</li> <li>- les coûts découlant de l'administration et de la direction de l'entreprise.</li> </ul> <p>4.2 <u>Règles professionnelles / coutumières / autres sur la variation du prix du transport en cas de modification des prix du carburant</u></p> <p>Le contrat de transport peut contenir une clause de révision des prix se référant par exemple aux indices publiés par l'Institut du Transport Routier (ITR)</p> <p>4.3 <u>Rémunération pour l'immobilisation excessive du véhicule, lors des opérations de chargement et de déchargement</u></p> <p>Sur la base des usages, la jurisprudence accepte un délai de chargement ou de déchargement de 2 heures. Cet usage est repris dans les « Conditions générales de transport routier » émanant de 3 fédérations professionnelles représentant le transport routier + par le biais de l'article 16 de la Convention CMR</p> <p>4.4 <u>Montant du complément de rémunération en cas d'immobilisation excessive</u></p> <p>Pas d'information sur le montant du complément de rémunération ni sur les méthodes de sa fixation. Par le biais de l'article 16 de la Convention CMR, le transporteur réclamant le</p>

## BELGIUM / BELGIQUE

<p>a fault on the part of their customer. The customer may exonerate himself from paying such compensation by proving that vehicle immobilization is not attributable to him</p>	<p>complément de rémunération ne doit pas fournir de preuves d'une faute de son client. Le client peut s'exonérer du paiement en prouvant que l'immobilisation du véhicule ne lui est pas imputable.</p>
<p><b>5. Terms governing contracts of carriage</b></p> <p><b>5.1 <u>Form of the contract</u></b></p> <p>Contracts of carriage do not require the written form</p> <p><b>5.2 <u>Legislation governing contracts of carriage for cabotage operations</u></b></p> <p>By virtue of Belgian law, cabotage is governed by the CMR Convention</p> <p><b>5.3 <u>Major features of the liability of carriers performing cabotage</u></b></p> <p>The features of the liability are identical to those arising from the CMR Convention, article 17</p> <p><u>Exemption causes:</u> The same as foreseen by the CMR Convention</p> <p><b>5.4 <u>Concurrence of contractual and non-contractual claims</u></b></p> <p><u>General principles</u> Belgian law is based on the principle of non-concurrence of contractual and non-contractual liability. Therefore, redress for purely contractual damages may only be sought based on a contractual claim. According to the "Cour de cassation" (case Muller vs. Thomson, judgment of 07.12.1973) "The tortious liability (of a party performing a contractual obligation) can only be involved if the fault attributed to that party represents a breach not merely of the contractual obligation, but of an obligation obvious for everyone, and provided that this fault caused other damage than that resulting from the sole improper performance of the contract". In the same judgment, the "Cour de cassation" found that the claimant of the goods cannot claim on the carrier's non-contractual liability, even in the case where he is not a party to the contract of carriage.</p>	<p><b>5. Conditions régissant le contrat de transport</b></p> <p><b>5.1 <u>Forme du contrat</u></b></p> <p>Le contrat de transport ne nécessite pas de forme écrite</p> <p><b>5.2 <u>Droit applicable au contrat de transport effectué en cabotage</u></b></p> <p>La Convention CMR s'applique au cabotage en vertu de la législation belge</p> <p><b>5.3 <u>Caractéristiques principales de la responsabilité du transporteur exerçant le cabotage</u></b></p> <p>Les caractéristiques de la responsabilité sont identiques à celles résultant de la Convention CMR, article 17</p> <p><u>Causes d'exonération :</u> Les mêmes que prévues par la Convention CMR</p> <p><b>5.4 <u>Concours de l'action contractuelle avec l'action extracontractuelle</u></b></p> <p><u>Principes généraux</u> Le droit belge est basé sur le principe de non cumul de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité extracontractuelle. Il s'ensuit que la réparation d'un préjudice purement contractuel ne peut se faire que sur la base de l'action en responsabilité contractuelle. Selon la Cour de Cassation (affaire Muller – Thomson, arrêt du 07.12.1973) « La responsabilité quasi-délictuelle (d'une partie exécutant l'obligation contractuelle) ne peut être engagée que si la faute à lui imputée constitue la violation, non de l'obligation contractuelle, mais d'une obligation qui s'impose à tous, et si cette faute a causé un autre dommage que celui résultant seulement de la mauvaise exécution du contrat ». Dans le même arrêt, la Cour de cassation a statué que l'ayant droit à la marchandise ne peut pas invoquer la responsabilité extracontractuelle du transporteur, même dans le cas où il n'est</p>

## BELGIUM / BELGIQUE

<p>Besides, article 28 of the CMR Convention applies by right.</p>	<p>pas partie au contrat de transport. En outre, l'article 28 de la Convention CMR s'applique de plein droit.</p>
<p>5.5 <u>Duration of the carrier's liability (beginning, end)</u></p> <p>The beginning and end of carriers' liability are set by the CMR Convention</p>	<p>5.5 <u>Période de responsabilité du transporteur (début, fin)</u></p> <p>Le début et la fin de la responsabilité du transporteur sont précisés par la Convention CMR</p>
<p>5.6 <u>Ceiling for compensation in case of damage to or loss of the goods</u></p> <p>The ceiling for compensation is set by the provisions of the CMR Convention (Article 23).</p>	<p>5.6 <u>Plafond de l'indemnité en cas d'avarie ou de perte de la marchandise</u></p> <p>Le plafond de l'indemnité est fixé par les dispositions de la Convention CMR (article 23).</p>
<p>5.7 <u>Definition of delay when the parties have not agreed a time-limit for delivery</u></p> <p>Delay in delivery is defined by the CMR Convention (Article 19).</p>	<p>5.7 <u>Définition du retard lorsque les parties n'ont pas convenu d'un délai de livraison</u></p> <p>Le retard est défini par la Convention CMR (article 19).</p>
<p>5.8 <u>Compensation for other losses (loss of profit, moral losses, special interest, c.f. CMR Convention articles 24 and 26, etc.)</u></p> <p>One should refer to the CMR Convention.</p>	<p>5.8 <u>L'indemnisation d'autres pertes (manque à gagner, pertes morales, intérêt spécial, cf. articles 24 et 26 de la Convention CMR, etc.)</u></p> <p>Les dispositions de la Convention CMR sont applicables</p>
<p>5.9 <u>Liability ceiling in case of wilful misconduct or default considered as equivalent to wilful misconduct (please refer to CMR Convention article 29 for a definition)</u></p> <p>The provisions of article 29 of the CMR Convention relating to wilful misconduct apply to cabotage. However, the provisions of the same article on a "default considered as equivalent to wilful misconduct" do not apply since Belgian law does not foresee defaults equivalent to wilful misconduct. The same applies to the carrier's employees or to companies of whose services he makes use.</p>	<p>5.9 <u>Plafond de responsabilité en cas de dol ou de faute équivalente au dol (pour la définition, voir article 29 de la Convention CMR)</u></p> <p>Les dispositions de l'article 29 de la Convention CMR sur le dol s'appliquent. Par contre, les dispositions de cet article sur « une faute équivalente au dol » ne s'appliquent pas car le droit belge ne connaît pas de fautes équivalentes au dol. Il en est de même pour les préposés du transporteur ou les entreprises auxquelles le transporteur fait appel.</p>
<p>5.10 <u>Responsibility for loading, stowage and unloading</u></p> <p>In accordance to article 5 of the General Conditions for Road Transport adopted in Belgium, "unless otherwise agreed in writing, loading is performed by the sender, unloading by the consignee and stowage, inasmuch as it is possible and/or necessary, by the carrier. The</p>	<p>5.10 <u>Responsabilité pour le chargement, l'arrimage et le déchargement</u></p> <p>Conformément à l'article 5 des Conditions générales de transport routier adoptées en Belgique, « sauf convention écrite contraire, le chargement est effectué par l'expéditeur, le déchargement est effectué par le destinataire, l'arrimage est effectué, pour autant que possible</p>



person entrusted with said operations is liable for his own actions as well as those assisting or replacing him in performing these operations, in that they are acting on his behalf". Important to know: Royal Decree dated 27 April 2007 modifying the Traffic Code introduces (from 10/09/2009) an obligation with penal liability for the driver to control the appropriate stowage of the goods.

**5.11 Carrier's liability for the actions of third parties**

The carriers' liability for the actions of third parties is set by the CMR Convention. Case-law recognises the immunity of the persons involved in performing the contract of carriage or of agents.

**5.12 Legal obligation to insure liability arising from the contract of carriage**

The carrier is not obliged to insure his contractual liability. He may be his own insurer.

**5.13 Carriers' right of retention of the goods and other rights (security, preferential right)**

To cover transport costs and incidental expenses, the carrier enjoys a legal preferential right on the goods carried as long as they are at his disposal and for 24 hours following their delivery to the consignee or owner, provided that the latter still have them in their possession (Article 13 of the CMR Convention, article 12 of the general Conditions of transport and article 20,7° of the Law on Mortgages)

Security: articles 2071 and following of the Civil Code

**5.14 Obligation to draw up a consignment note in case of cabotage**

It is compulsory to draw up a consignment note for cabotage. The content of the consignment note is set by the CMR Convention. The model is set by the Ministerial Order of 23/05/2014; if applicable, another model consignment note foreseen by the Ministerial Order may be used.

et/ou nécessaire par le transporteur. Celui qui est chargé desdites opérations, répond de ses propres actes ainsi que de ceux des personnes qui l'assistent ou qui le remplacent pour l'accomplissement de ces opérations et qui agissent donc pour son compte ». Important à savoir: L'Arrêté Royal du 27 avril 2007 modifiant le Code de la Route, introduit (à partir du 10/09/2009) une obligation de contrôle dans le chef du chauffeur et une responsabilité pénale pour l'arrimage inapproprié de la marchandise.

**5.11 Responsabilité du transporteur du fait d'autrui**

La responsabilité du transporteur du fait d'autrui est réglée par la Convention CMR. La jurisprudence reconnaît l'immunité des préposés ou des agents d'exécution

**5.12 Obligation légale de l'assurance de la responsabilité résultant du contrat de transport**

Le transporteur n'est pas tenu d'assurer sa responsabilité contractuelle. Il peut être son propre assureur.

**5.13 Droit de rétention de la marchandise et autres droits du transporteur (gage, privilège)**

Pour couvrir les frais de transport et les dépenses accessoires, le transporteur bénéficie d'un privilège légal sur la chose transportée, lorsqu'elle se trouve à sa disposition et pendant 24 heures suivant la remise de cette chose au destinataire ou propriétaire pourvu qu'ils en aient conservé la possession (Article 13 de la Convention CMR, article 12 des Conditions générales de transport et article 20,7° de la Loi Hypothèque)

Gage : articles 2071 et suivants du Code Civil

**5.14 L'obligation de l'établissement d'une lettre de voiture en cas de cabotage**

L'établissement de la lettre de voiture est obligatoire en cas de cabotage. Le contenu de la lettre de voiture est fixé par la Convention CMR. Le modèle est fixé dans l'Arrêté Ministériel du 23/05/2014, le cas échéant, un autre modèle de lettre de voiture prévue par l'Arrêté Ministériel

Transport companies which have performed or are performing a cabotage operation on Belgian territory as per Law of 15/07/2013 and its executor decrees shall ensure that the documentary evidence of the **cross-border** transport through which the vehicle entered Belgium, as well as of each consecutive cabotage operation performed on Belgian territory, is on board the vehicle. Such documentary evidence shall include the following items for each transport operation:

- a) name, address and signature of the principal;
- b) name, address and signature of the carrier;
- c) name, address and signature of the consignee and actual date of delivery;
- d) place and date of taking over the goods and place foreseen for delivery;
- e) usual denomination of the goods, packaging description and, for dangerous goods, their generally acknowledged denomination and number of parcels, specific markings and numbers;
- f) gross weight of goods or otherwise expressed quantity;
- g) registration number of traction unit and trailer.

Documentary evidence may be provided through the consignment note or any other accompanying document, as well as electronically

The documentary evidence must be on board the vehicle throughout its presence on Belgian territory from entrance into Belgium during the cross-border transport operation, and must be produced or otherwise made accessible by the driver at the enforcing agents' request.

Checks to be performed by the carrier on taking over the goods

The carrier's obligations are set by the CMR Convention.

Does special interest on delivery have to be specified in the consignment note?

Does the declared value of the goods have to be specified in the consignment note?

The provisions of the CMR Convention apply in this respect.

peut être utilisé.

Une entreprise de transport telle que visée par la loi du 15/07/2013 et ses arrêtés d'exécution qui a effectué ou qui effectue un transport de cabotage sur le territoire belge doit veiller à ce que les preuves relatives au transport **transfrontalier** qui a permis au véhicule d'arriver sur le territoire belge ainsi que pour chaque transport de cabotage consécutif effectué sur le territoire belge soient à bord du véhicule. Ces preuves doivent pour chaque transport comprendre les éléments suivants :

- a) le nom, l'adresse et la signature du donneur d'ordre;
- b) le nom, l'adresse et la signature du transporteur;
- c) le nom, l'adresse et la signature du destinataire et la date de livraison une fois les marchandises livrées;
- d) le lieu et la date de prise en charge des marchandises et le lieu prévu pour la livraison;
- e) la dénomination courante de la nature des marchandises, le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ainsi que le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros;
- f) le poids brut des marchandises ou leur quantité exprimée d'une autre manière;
- g) les plaques d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque.

Les preuves peuvent être apportées au moyen de la lettre de voiture ou tout autre document d'accompagnement ainsi que sous forme électronique.

Les preuves doivent, durant toute la durée de la présence du véhicule sur le territoire belge à compter de l'arrivée du véhicule sur le territoire belge lors du transport transfrontalier, se trouver à bord du véhicule et pouvoir être présentées ou rendues accessibles d'une autre façon par le chauffeur à la demande des agents de contrôle.

Vérifications du transporteur lors de la prise en charge de la marchandise

Les obligations du transporteur sont fixées par la Convention CMR.

L'intérêt spécial à la livraison doit-il être inscrit dans la lettre de voiture ?

La valeur déclarée de la marchandise doit-elle être inscrite dans la lettre de voiture ?

Les dispositions de la Convention CMR s'appliquent à cet égard.

## BELGIUM / BELGIQUE

<p><u>5.15 Reasons entitling the carrier to refuse taking over the goods</u></p> <p>Such reasons arise from the CMR Convention. Regulations governing securing of the goods.</p> <p><u>5.16 Change in the place designated for delivery and name of consignee</u></p> <p>The rules of the CMR Convention apply in case of change of the place designated for delivery and of the consignee's name during carriage.</p> <p><u>5.17 Time of delivery of the goods</u></p> <p>According to practice in Belgium, delivery of the goods must take place during office hours. Delivery in the consignee's absence may take place in supermarkets if the contract so allows. In that case, it is advised to obtain proof of delivery</p> <p><u>5.18 Maximum time-limit for payment of the carrier's invoices</u></p> <p>The provisions of the Law of 02.08.2002 on the fight against payment delays in commercial transactions foresee the obligation to pay within the prescribed deadline or within a deadline of 30 days from the day after the day of receipt, from the debtor, of an invoice or other payment request (+ other provisions in this law).</p> <p><u>5.19 Periods of limitation for claims by the claimant or carrier</u></p> <p>Periods of limitation foreseen by the CMR Convention (Chapter V). BUT: suspension of period of limitation: see above <u>Start of the period of limitation</u> See CMR Convention</p> <p><u>Grounds for suspension of the period of limitation</u> See CMR Convention, but article 32,2° of the CMR Convention does not apply in case of claim BY the transport operator, contrary to the case of claim AGAINST the transport operator ("Cour de Cassation", 07/01/2000). Subcontracting: the written claim addressed to the subcontractor suspends the period of</p>	<p><u>5.15 Motifs autorisant le transporteur à refuser la prise en charge de la marchandise</u></p> <p>Ces motifs résultent de la Convention CMR. Réglementation relative à l'arrimage.</p> <p><u>5.16 Modification du lieu de destination et du nom de destinataire</u></p> <p>Les règles de la Convention CMR s'appliquent dans le cas de la modification en cours de route du lieu de destination et du nom du destinataire.</p> <p><u>5.17 Horaires de livraison de la marchandise</u></p> <p>Selon les usages en Belgique, la livraison de la marchandise devra être effectuée pendant les heures d'ouverture des bureaux. La livraison « en l'absence » du destinataire est pratiquée notamment dans la distribution (grandes surfaces) si le contrat le permet. Il est recommandé d'obtenir alors une preuve de livraison</p> <p><u>5.18 Délai maximum pour le paiement des factures du transporteur</u></p> <p>Les dispositions de la loi du 02.08.2002 concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales prévoient l'obligation du paiement dans le délai convenu ou dans un délai de 30 jours à partir du jour qui suit celui de la réception, par le débiteur, d'une facture ou d'une demande de paiement équivalente (+ autres dispositions dans cette loi).</p> <p><u>5.19 Délais de prescription pour les réclamations de l'ayant droit à la marchandise et du transporteur</u></p> <p>Les délais prévus par la Convention CMR (Chapitre V). MAIS : suspension de la prescription : voir ci-dessous <u>Point de départ de la prescription</u> Voir la Convention CMR</p> <p><u>Causes de suspension de la prescription</u> Voir la Convention CMR, mais l'article 32,2° de la Convention CMR n'est pas applicable en cas de réclamation PAR le transporteur, contraire au cas de réclamation CONTRE le transporteur (Cour de Cassation, 07/01/2000). Sous-traitance : la réclamation écrite adressée au sous-traitant suspend la prescription</p>
--	---



## BELGIUM / BELGIQUE

<p>limitation only towards the main transport operator ("Cour de Cassation", 30/05/2002), source – Articles 2252 and following Civil Code</p> <p><u>Grounds for interruption of the period of limitation</u> Among other things, a court summons or an acknowledgement of debt (I.O.U.) interrupt the period of limitation (Article 2242 and following of the Civil Code)</p>	<p>uniquement à l'égard de celui-ci et non à l'égard du transporteur principal (Cour de Cassation, 30/05/2002), source - Articles 2252 du Code Civil et suivants</p> <p><u>Causes d'interruption de la prescription</u> Entre autres la citation en justice et la reconnaissance de dette interrompent la prescription (Articles 2242 du Code Civil et suivants)</p>
<p><b>6. Monitoring of carriers' compliance with regulations governing cabotage</b></p> <p><b>6.1 <u>Enforcing authorities entitled to monitor cabotage</u></b></p> <p>Civil servants from the federal and local police, agents of "SPF Mobilité et Transport", Customs officials, social inspectors and enforcing agents from the Inspectorate of Social Legislation of the Employment, Labour and Social Dialogue Public Service and the social inspectors and enforcing agents of the National Social Security Office are in charge of monitoring compliance with cabotage rules</p> <p><b>6.2 <u>Sanctions applicable to carriers who fail to comply with regulations governing cabotage</u></b></p> <p>Transport undertakings breaching the provisions of this decree shall be sanctioned in accordance with articles 2, 2bis and 3, §3 of the Law of 18 February 1969 on implementing acts for international treaties and agreements in the field of sea, road, rail or inland waterway transport.</p> <p><b>Immediate fine: EUR 1,800 per illegal cabotage operation performed.</b></p> <p>Immediate fine in the absence of a consignment note: EUR 1,500</p> <p>The principal, loader, freight forwarder or forwarder shall be sanctioned according to the penal provisions set out in article 41§3 of the Law of 15 July 2013 on the transport of goods by road if they have given instructions or performed actions leading to a breach of restrictions on</p>	<p><b>6. Contrôle du respect par les transporteurs des règles concernant le cabotage</b></p> <p><b>6.1 <u>Organes autorisés à contrôler le cabotage</u></b></p> <p>Les fonctionnaires de la police fédérale et locale, les agents du SPF Mobilité et Transport, les agents de l'Administration des Douanes et Accises ; les inspecteurs sociaux et les contrôleurs sociaux de l'Inspection des lois sociales du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale; les inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Inspection sociale du Service public fédéral Sécurité sociale; les inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Office national de Sécurité sociale sont chargés du contrôle du respect des règles du cabotage</p> <p><b>6.2 <u>Sanctions appliquées aux transporteurs ne respectant pas les règles régissant le cabotage</u></b></p> <p>L'entreprise de transport qui commet une infraction aux dispositions du présent arrêté est punie conformément aux articles 2, 2bis et 3, § 3, de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et des actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable.</p> <p><b>Perception immédiate : 1'800 EUR par transport de cabotage illégal effectué</b></p> <p>Perception immédiate en l'absence d'une lettre de voiture : 1'500 EUR</p> <p>Le donneur d'ordre, le chargeur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sont punies, conformément aux dispositions pénales visées à l'article 41§3 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route s'ils ont</p>

## BELGIUM / BELGIQUE

road cabotage, And the carrier: imprisonment from 8 days to 1 year and a fine of EUR 500 to EUR 50,000, plus additional decimals, or one of these penalties.	donné des instructions ou posé des actes ayant entraîné le non-respect des restrictions relatives au cabotage routier, ainsi que le transporteur : emprisonnement de 8 jours à 1 an et d'une amende de 500 EUR à 50'000 EUR, majorée des décimes additionnelles, ou de l'une de ces peines seulement.
<p>6.3 <u>Appeals against sanctions</u></p> <p>Appeals against sanctions may be lodged with the administrative body supervising that having imposed the sanction and, finally, with the Council of State. The time-limit to appeal depends on the administrative regulation.</p> <p>Penal sanctions may be appealed before the courts. Appeals against court judgments must be lodged within 15 days from the date of the court ruling (Article 203 of the Code of Criminal Procedure).</p>	<p>6.3 <u>Recours contre les sanctions</u></p> <p>Le recours contre les sanctions peut être fait auprès de l'organe administratif supervisant l'organe ayant infligé une sanction et, finalement, le Conseil d'Etat. Le délai de recours dépend du règlement administratif.</p> <p>Les sanctions pénales peuvent être contestées devant les tribunaux. Le recours contre leur jugement doit être fait dans les 15 jours suivant la date de leur décision (Article 203 du Code d'instruction criminelle).</p>
<p>Contact person: Mrs. Kathleen Spenik, FEBETRA, tel : +3224256800  <a href="mailto:kathleen.spenik@febeta.be">kathleen.spenik@febeta.be</a>  <b>e-mail for Legal Department: jur@febeta.be</b></p>	<p>Personne de contact : Mrs. Kathleen Spenik, FEBETRA, tel : +3224256800  <a href="mailto:kathleen.spenik@febeta.be">kathleen.spenik@febeta.be</a>  <b>e-mail service juridique: jur@febeta.be</b></p>

November 2014

Novembre 2014