

---

**RECHTBANK VAN KOOPHANDEL TURNHOUT 3 OKTOBER 2011**


---

**VERVOER**

**Vervoer goederen over de weg – Internationaal vervoer – CMR-Verdrag – Gebrekkige verpakking of stuwning – BTW op de schadevergoeding – Verkoop van de beschadigde goederen door de vervoerder zonder aftrek van de kosten**

*Het schuiven in de rijrichting van gladde stalen platen ter gelegenheid van een hevig remmanoeuvre, zonder verschuiving van de paletten zelf maakt geen gebrekkige verpakking uit wanneer de verschuiving in de lengterichting zich onmogelijk had kunnen voordoen indien de vervoerder de minimum vereisten van de ‘Europese richtlijnen voor de beste praktijken over het zekeren van lading voor wegtransport’, nl. het ‘handboek’ van de vervoerder nageleefd had, nl. ofwel het laden tegen de voorwand van de oplegger, ofwel een dwarse blokkering in de rijrichting.*

*De aangerekende BTW op de schadevergoeding valt niet ten laste van de vervoerder.*

*De kosten van lossing, opslag en behandeling door de CMR-vervoerder kunnen niet afgetrokken worden van de opbrengst van de verkoop door de vervoerder op basis van artikel 16 CMR wanneer de kosten ontstaan zijn door de schuld van de vervoerder.*

*Arcelormittal ESP NV / TDS Logistics en Transportbedrijf ADS BVBA*

*Zet.: J. Verschaeren (rechter), H. Van Brecht (rechter in handelszaken) en F. Van der Vloet (plv. magistraat)*

*Pl.: Mrs. M. Platteau loco V. Vandeveldde en loco B. Heytens en F. Melis, E. Willems loco F. Ponet*

(...)

**3. Beoordeling****3.1. Relevante feiten**

1.

In het kader van een tussen deze partijen gesloten transportcontract, heeft Arcelormittal ESP NV aan TDS Logistics NV een transportopdracht gegeven, waarbij stalen platen dienen te worden vervoerd van Geel naar Menen.

Op haar beurt heeft TDS Logistics NV dit transport in onderaanneming toevertrouwd aan Transportbedrijf ADS BVBA, die het transport heeft aangevat op 20 oktober 2008. CMR-vrachtbrief werd opgemaakt.

2.

De lading werd niet ter bestemming afgeleverd omdat ingevolge een bruusk remmanoeuvre de lading was verschoven en beschadigd was.

**TRANSPORT**

**Transport par route – Transport international – Convention CMR – Emballage défectueux ou arrimage – TVA sur l’indemnité – Vente des marchandises avariées par le transporteur sans déduction des frais**

*Le glissement d’avant en arrière de plaques d’acier glissantes à l’occasion d’une manœuvre brusque de freinage, sans déplacement des palettes elles-mêmes ne constitue pas un emballage fautif lorsque le déplacement longitudinal n’aurait pas pu se produire si le transporteur avait respecté les exigences minimum du ‘Code de bonnes pratiques européen concernant l’arrimage des charges sur les véhicules routiers’, à savoir soit le chargement contre la paroi avant de la semi-remorque, soit le blocage transversal dans le sens de l’avant vers l’arrière.*

*La TVA portée en compte sur l’indemnité n’est pas à charge du transporteur.*

*Les frais de déchargement, d’entreposage et de manutention par le transporteur CMR ne peuvent être déduits du produit de la vente, par le transporteur, sur base de l’article 16 CMR lorsque les frais sont nés par la faute du transporteur.*

Aangezien Arcelormittal ESP NV weigerde de lading terug te nemen, werden deze op 21 oktober 2008 afgeladen bij TDS Logistics NV.

Arcelormittal ESP NV heeft TDS Logistics NV op 20 oktober 2008 aansprakelijk gesteld voor de beschadigde lading.

De experts van TDS Logistics NV kwamen ter plaatse op 22 oktober 2008, doch wezen met schrijven d.d. 23 oktober 2008 aan Arcelormittal ESP NV elke verantwoordelijkheid af als volgt “(...) zijn van oordeel dat de schade aan de goederen haar oorzakelijk verband vindt in de verpakking van de goederen, met name dat deze ons inziens niet transportwaardig is (...)”.

Op 7 november 2008 heeft Arcelormittal ESP NV haar vergoedingsaanspraken cijfermatig aan TDS Logistics NV kenbaar gemaakt.

TDS Logistics NV herhaalt haar standpunt in haar schrijven d.d. 13 november 2008: “(...) Er is een expertise geweest door het expertisekantoor Cornet & Kinsbergen, die oordeelden dat de vracht een interne verschuiving heeft gehad

waarbij de paletten zijn blijven staan en de gladde platen op zich zijn gaan schuiven. (...).”

3.

Naar aanleiding van onbetaald gebleven transportfacturen (hier niet in het geding), waarbij Arcelormittal ESP NV haar schade met deze facturen wou compenseren, herhaalt de verzekeraar van TDS Logistics NV op 25 september 2009 nogmaals het voormelde standpunt: “(...) Hierbij zijn bij een remmanoeuvre de stalen platen door hun verpakking geschoten (alook de straps waarmee de staalplaten worden gebonden waren doorgesloten) (...) Het schadegeval is duidelijk te wijten aan een gebrekkige verpakking die de normale transportrisico's niet heeft kunnen doorstaan (verpakking heeft de kracht van het remmanoeuvre niet doorstaan (...)).”

In hetzelfde schrijven wordt, zonder nadelige erkenning en ter oplossing van het dossier, eveneens een minnelijk voorstel tot regeling gedaan.

Arcelormittal ESP NV heeft op geen enkele van de voormelde communicaties gereageerd.

Na oproeping in verzoening door TDS Logistics NV, is Arcelormittal ESP NV overgegaan tot dagvaarding.

### 3.2. De hoofdeis

1.

Arcelormittal ESP NV vordert vanwege TDS Logistics NV betaling van 31.517,68 EUR, zijnde de waarde van lading vóór het schadegeval.

In casu is het CMR-Verdrag van toepassing. Partijen voeren daarover geen discussie. Het CMR-Verdrag is eveneens toepasselijk op binnenlands vervoer van goederen over de weg (art. 38 wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg).

Arcelormittal ESP NV argumenteert dat TDS Logistics NV aansprakelijk is voor de beschadigde lading op grond van de transportovereenkomst tussen partijen evenals op grond van artikel 17, 1. CMR-Verdrag.

TDS Logistics NV beroept zich op de ontheffingsgrond van artikel 17, 4., b) CMR-Verdrag.

#### 3.2.1. De aansprakelijkheid voor de schade

2.

Artikel 17 CMR-Verdrag bepaalt:

“1. De vervoerder is aansprakelijk voor geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging van de goederen, welke ontstaan tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen en het ogenblik van de aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering.

2. De vervoerder is ontheven van deze aansprakelijkheid,

indien het verlies, de beschadiging of de vertraging is veroorzaakt door schuld van de rechthebbende, door een opdracht van deze, welke niet het gevolg is van schuld van de vervoerder, door een eigen gebrek van de goederen of door omstandigheden die de vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

3. (...)

4. Met inachtneming van artikel 18, 2<sup>de</sup> tot 5<sup>de</sup> lid, is de vervoerder ontheven van zijn aansprakelijkheid, wanneer het verlies of de beschadiging een gevolg is van de bijzondere gevaren, eigen aan één of meer van de volgende omstandigheden:

a) gebruik van open en niet met een dekzeil afgedekte voertuigen, wanneer dit gebruik uitdrukkelijk is overeengekomen en in de vrachtbrief is vermeld;

b) ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan kwaliteitsverlies of beschadiging zijn blootgesteld, wanneer zij niet of slecht verpakt zijn;

c) behandeling, lading, stuwning of lossing van de goederen door de afzender, de geadresseerde of personen, die voor rekening van de afzender of de geadresseerde handelen;

d) de aard van bepaalde goederen, die door met deze aard zelf samenhangende oorzaken zijn blootgesteld hetzij aan geheel of gedeeltelijk verlies hetzij aan beschadiging, in het bijzonder door breuk, mest, bederf, uitdroging, lekkage, normaal kwaliteitsverlies, of optreden van ongedierte en knaagdieren;

e) onvolledigheid of gebrekkigheid van de merken of nummers der colli;

f) vervoer van levende dieren;

5. (...).”

M.b.t. de overeenkomstrechtelijke bepalingen tussen partijen, dient te worden verwezen naar artikel 41 CMR-Verdrag:

“1. Behoudens de bepalingen van artikel 40 is nietig ieder beding, dat middellijk of onmiddellijk afwijkt van de bepalingen van dit verdrag.

De nietigheid van dergelijke bedingen heeft niet de nietigheid van de overige bepalingen van de overeenkomst tot gevolg.

2. In het bijzonder is nietig ieder beding, door hetwelk de vervoerder zich de rechten uit de verzekering der goederen laat overdragen of ieder ander beding van dergelijke strekking, evenals ieder beding, dat de bewijslast verplaatst.”

Hieruit volgt dat, zoals TDS Logistics NV terecht stelt, het CMR-Verdrag van dwingend recht is, partijen hiervan aldus niet kunnen afwijken en de bepalingen van vervoerovereenkomst tussen partijen slechts van toepassing kunnen zijn voor zover geen afbreuk wordt gedaan aan de bepalingen van het CMR-Verdrag dan wel dienen geïnterpreteerd op

zodanige wijze dat deze interpretatie in overeenstemming is met de bepalingen van het CMR-Verdrag.

3.

Uit de door partijen voorgebrachte foto's en hun verklaringen in conclusie en ter zitting van 5 september 2011 blijkt dat:

- de staalplaten werden verpakt in verscheidene afzonderlijke pakken, omwikkeld en verpakt in plasticfolie;
- elk pak afzonderlijk over de lengte werd omsnoerd met platte (stalen?) linten;
- elk also omsnoerd pak op een houten kader werd geplaatst;
- deze pakken op elkaar werden gestapeld als volgt: houten kader met daarop een pak staalplaten in plasticfolie (omsnoerd zoals hierboven omschreven), waarbij het pak staalplaten en het houten kader in de breedte aan elkaar werden omsnoerd en vervolgens op het pak staalplaten het volgende houten kader werd geplaatst met hierop weerom een pak staalplaten in plasticfolie op dezelfde manier;
- 9 dergelijke 'combinaties' van houten kader en een pak staalplaten in plasticfolie op elkaar werden gestapeld op een pallet;
- deze pallet met de 9 'combinaties' door de vervoerder werd geladen en met spanriemen in de breedte op de trailer-voervoer werden verankerd.

Volgens TDS Logistics NV heeft het schadegeval zich kunnen voordoen omdat over de 9 'combinaties' in de lengte geen spandraad gehecht aan het pallet was aangebracht. Hierdoor konden bij het remmanoeuvre de 'combinaties' verschuiven met de beschadigingen tot gevolg.

Alleszins blijkt dat door dit remmanoeuvre de houten kaders in de lengterichting deels zijn weggeschoven, waardoor de staalplaten op sommige plaatsen bij gebrek aan ondersteuning van de houten kaders onder het eigen gewicht zijn gaan doorbuigen en alzo beschadigd werden. Anderzijds, door het verschuiven van de houten kaders op de plasticfolie, scheurde deze laatste op sommige plaatsen, terwijl door het verschuiven van de stalen platen in de lengterichting deze plasticfolie eveneens op sommige plaatsen scheurde.

4.

Volgens TDS Logistics NV is er sprake van een gebrek in de verpakking nu deze niet transportbestendig zou zijn. Zij beroept zich op de ontheffingsgrond van artikel 17, 4., b) CMR-Verdrag, nl. het ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan kwaliteitsverlies of beschadiging zijn blootgesteld, wanneer zij niet of slecht verpakt zijn.

Om zich op deze ontheffingsgrond te kunnen beroepen volstaat het dat TDS Logistics NV aantoont dat de verpakking gebrekkig was en deze gebrekkige verpakking de oorzaak van het schadegeval heeft kunnen zijn (art. 18, 2. CMR-Verdrag).

Arcelormittal ESP NV betwist dat de verpakking gebrekkig zou zijn geweest en stelt dat uit de foto's zou blijken dat de

staalplaten niet door de plasticfolie zouden zijn geschoten. Zij argumenteert dat de staalplaten met hun verpakking zijn verschoven doordat de vervoerder deze op onoordeelkundige wijze en niet conform de bepalingen van de vervoerovereenkomst had vastgemaakt.

5.

De rechtbank stelt vast dat krachtens artikel 5.4 van de vervoerovereenkomst een bijlage deel uitmaakt van deze overeenkomst, welke wordt genoemd 'Bijlage 3: minimum vereisten voor de vervoermiddelen'. Tussen partijen bestaat hierover geen betwisting.

In deze bijlage wordt vermeld onder 'Vervoer van platen'.

"2.1. Stapelvorming:

*De pakken welke één stapel vormen op de vrachtwagen worden samengebonden bij middel van een binding per m paklengte (met een minimum van 2 bindingen per stapel vanaf 800 mm).*

2.2. Vastzetten van stapels of pakken op laadvloer:

*Elke stapel wordt vastgezet met bindingen die dwars over de lading worden aangebracht. Deze bindingen lopen van een ankerpunt aan de ene zijde van de laadvloer naar een ankerpunt aan de andere zijde van de laadvloer. Eén binding per m stapellengte (met een minimum van 2 bindingen per stapel vanaf 800 mm).*

*De lading wordt bijkomend beveiligd tegen verschuiving in de rijrichting door minstens 1 van de volgende maatregelen:*

- laden tegen de voorwand van de opligger;
- laden tegen een dwarssteun of verticale palen, stevig bevestigd aan het chassis van de opligger;
- bijkomende bindingen met geschikte spanbanden, en voldoende hoekbeschermingen, aangebracht op dusdanige wijze dat het vooruitschuiven van de pakken belet wordt.

*Verder wordt het gebruik van antislipmatten ten zeerste aanbevolen, alsook het maximaal tegen elkaar zetten van de verschillende pakken."*

TDS Logistics NV verwijst naar een uittreksel van de 'Europese richtlijnen voor beste praktijken over het zekeren van lading voor wegtransport'. De rechtbank stelt vast dat deze in feite niet afwijken van, daarentegen overeenstemmen met, de hierboven vermelde minimumvereisten bij vervoer van platen.

Ook deze richtlijnen voorzien in het laden tegen de voorwand van de opligger hetzij een dwarse blokkering in de rijrichting. Hieruit leidt de rechtbank overigens af dat de voorgeschreven of aanbevolen manier van lading normaal wordt toegepast voor transporten van (stalen) platen.

6.

De rechtbank is van oordeel dat, indien deze minimumvereisten door de vervoerder werden nageleefd, een verschui-

ving van de houten kaders of pakken met platen in de rijrichting (lengterichting) zich onmogelijk had kunnen voordoen.

De houten kaders en pakken zouden dan in de rijrichting geblokkeerd zijn geweest.

Naar het oordeel van de rechtbank is de schade niet ontstaan door het scheuren van de verpakingsfolie. Deze scheurvorming werd immers veroorzaakt door de verschuiving van de pakken en houten kaders. Deze konden verschuiven omdat niet voldaan was aan de voorgeschreven minimumvereisten voor het vastzetten van de stapel pakken op de laadvloer, noch aan de gezegde Europese richtlijnen.

Het feit dat de houten kaders gemakkelijk kunnen verschuiven door plaatsing op de in plasticfolie verpakte platen, doet aan deze vaststellingen geen afbreuk.

Indien de minimumvereisten dan wel richtlijnen werden nageleefd zou er geen probleem van verschuiving kunnen geweest zijn.

Het is niet omdat de verpakking werd beschadigd als gevolg van het verschuiven van de lading dat deze verpakking daarom op zich gebrekkig zou zijn.

Naar het oordeel van de rechtbank is er aldus geen sprake van een gebrekkige verpakking in de zin van artikel 17, 4., b) CMR-Verdrag.

7.

Nergens beweert TDS Logistics NV dat bij de lading de overeengekomen minimumvereisten of de door zichzelf bijgebrachte richtlijnen werden nageleefd.

Ingevolge deze minimumvereisten dienden contractueel door TDS Logistics NV alleszins die maatregelen te worden genomen bij het laden en stuwen waardoor het vooruitschuiven van de pakken wordt belet.

Uit de bepalingen van artikel 17, 1. en 4., c) CMR-Verdrag vloeit het principe voort dat wie de stuwing uitvoert, daarvoor verantwoordelijk is en moet zorgen dat ze 'vervoersbestendig' is.

De last van de stuwing en lading en de verantwoordelijkheid daarvoor, wordt bepaald door de overeenkomst tussen partijen en niet door het CMR-Verdrag. Ingevolge de overeenkomst tussen partijen diende TDS Logistics NV hiervoor in te staan.

Een plots en bruusk remmanoeuvre is een normaal verkeersrisico, daarover zijn partijen het blijkbaar eens. De stuwing moet daarom tegen zo'n normaal vervoerisico bestendig zijn. Dit bleek in casu niet het geval, schijnbaar omdat de reeds herhaald vermelde minimumvereisten en richtlijnen niet werden nageleefd.

De schade is naar het oordeel van de rechtbank het gevolg van een gebrekkige lading en stuwing, waarvoor TDS Logistics NV verantwoordelijk was.

Alleszins toont TDS Logistics NV niet aan dat een gebrek-

kige verpakking de oorzaak zou kunnen zijn van de schade aan de stalen platen.

Arcelormittal ESP NV stelt daarom terecht TDS Logistics NV aansprakelijk voor de schade aan de stalen platen.

### 3.2.2. De schadevergoeding

8.

Arcelormittal ESP NV vordert betaling van 31.517,68 EUR, te vermeerderen met interesten aan 5% vanaf 7 november 2008 tot op de datum van integrale betaling.

TDS Logistics NV werpt op dat in dit bedrag 5.470,01 EUR aan BTW is begrepen. Zij verwijst naar artikelen 18 en 19 WBTW volgens welke bepalingen schadevergoeding wegens niet nakomen van verbintenissen niet aan BTW is onderworpen.

Arcelormittal ESP NV ontmoet dit argument niet in haar conclusie.

Nu niet blijkt dat het om niet-recupereerbare gaat, kan deze som niet worden toegekend (art. 23, 3. CMR-Verdrag; vgl. Cass. 30 mei 2002, *TBH* 2002, afl. 10, 821).

Het bedrag van 5.470,01 EUR dient in mindering te worden gebracht.

9.

Partijen zijn het erover eens dat de beschadigde staalplaten werden verkocht en de opbrengst hiervan 7.500 EUR bedroeg.

Van deze opbrengst ontving Arcelormittal ESP NV op 4 april 2011 4.705 EUR, wat door haar onder voorbehoud als voorschot werd aanvaard.

Dit bedrag dient eveneens in mindering te worden gebracht.

10.

TDS Logistics NV heeft een bedrag van 2.795 EUR als kosten van lossing en opslag in mindering gebracht op de opbrengst van de verkoop, waarna het saldo van 4.705 EUR aan Arcelormittal ESP NV werd overgemaakt. (7.500 EUR – 2.795 EUR = 4.705 EUR).

Dit bedrag van 2.795 EUR is volgens TDS Logistics NV samengesteld als volgt: lossen oplegger in 2008: 280 EUR, opslag 25t gedurende 670 dagen: 1.675 EUR, herstapelen: 840 EUR.

Arcelormittal ESP NV betwist deze kosten. Zij argumenteert dat deze kosten het gevolg zijn van de eigen fout van TDS Logistics NV en bijgevolg ten hare laste dienen te blijven.

TDS Logistics NV verwijst verder naar artikel 16, 4. CMR-Verdrag, dat toelaat dat de kosten, 'die op de goederen drukken' door de vervoerder kunnen worden aangerekend op de verkoopprijs.

Dit kan naar het oordeel van de rechtbank geen afbreuk doen

aan artikel 17, 1. samen gelezen met artikel 23, 1., 2. en 4. CMR-Verdrag, volgens dewelke Arcelormittal ESP NV recht heeft op de waarde van de goederen vóór het schadegeval.

Bovendien volgt uit artikel 16, 1. *in fine* CMR-Verdrag dat ingeval de kosten ontstaan zijn door de schuld van de vervoerder, zoals in casu, de aanspraken van de vervoerder op een kostenvergoeding vervallen.

Kosten van verkoop op zich blijken er niet te zijn.

Het bedrag van de schade in hoofde van Arcelormittal ESP NV bedraagt aldus in hoofdsom (31.517,68 EUR – (5.470,01 EUR – 4.705 EUR) =) 21.342,67 EUR.

11.

Arcelormittal ESP NV vordert terecht de interesten vanaf 7 november 2008, zijnde de datum van het overmaken van haar ‘schaderekening’ aan TDS Logistics NV.

Het toezenden van dergelijke schaderekening, nadat TDS Logistics NV reeds schriftelijk aansprakelijk werd gesteld voor de beschadiging, is een schriftelijke vordering in de zin van artikelen 27 en 32 CMR-Verdrag.

TDS Logistics NV kon hiervan kennis nemen en haar opmerkingen maken.

Voor de schriftelijke vordering gelden geen sacramentele termen. Het volstaat dat de belanghebbende zich voldoende duidelijk uitdrukt en de transporteur de draagwijdte naar behoren kan inschatten. Het volstaat dat de belanghebbende de schade aangeeft waarvoor hij de vervoerder aansprakelijk acht, zonder dat hij die schade reeds moet becijferen (*cf.* Gent 23 februari 2009, *RHA* 2009, afl. 3, 248).

### 3.3. De tegenvordering

12.

De tegenvordering van TDS Logistics NV betreft de kosten van opslag t.b.v. 2.795 EUR.

De rechtbank heeft hiervoor onder randnummer 10 geoordeeld dat deze kosten niet ten laste van Arcelormittal ESP NV kunnen worden gelegd.

De rechtbank acht de tegenvordering ongegrond.

### 3.4. De vordering in tussenkomst en vrijwaring

13.

TDS Logistics NV heeft het betreffende transport in onderaanneming toevertrouwd aan Transportbedrijf ADS BVBA.

TDS Logistics NV vordert dat deze laatste haar vrijwaart voor de veroordelingen ten voordele van Arcelormittal ESP NV.

Transportbedrijf ADS BVBA beroept zich eveneens op de ontheffingsgrond van artikel 17, 4., b) CMR-Verdrag. Bijkomend laat zij gelden dat de bepalingen van de vervoervereenkomst tussen Arcelormittal ESP NV en TDS Logistics NV haar niet tegenstelbaar zijn.

14.

TDS Logistics NV lijkt niet te betwisten dat de bepalingen van de vervoervereenkomst met Arcelormittal ESP NV niet tegenstelbaar zijn aan Transportbedrijf ADS BVBA.

Dit staat echter niet in de weg dat Transportbedrijf ADS BVBA evenzeer dient te bewijzen dat de betreffende verpakking gebrekkig was en dit een mogelijke oorzaak van de beschadiging was.

Onder randnummer 6 heeft de rechtbank reeds geoordeeld dat er geen sprake is van een gebrekkige verpakking.

Transportbedrijf ADS BVBA beweert evenmin dat zij de richtlijnen voor de lading van platen van de ‘*Europese richtlijnen voor beste praktijken over het zekeren van lading voor wegtransport*’ heeft opgevolgd.

Het opvolgen van deze richtlijn, waarvan de rechtbank aanneemt dat dit het ‘handboek’ van de vervoerder is en door deze gekend, had het verschuiven en de beschadiging van de platen belet.

Bij gebrek aan bewijs van de aanwezigheid van een gebrekkige verpakking *c.q.* van de ingeroepen ontheffingsgrond acht de rechtbank Transportbedrijf ADS BVBA aansprakelijk conform artikel 17, 1. CMR-Verdrag.

Hieruit volgt dat de vordering in vrijwaring gegrond is.

(...)

### Observations

Le ‘*Code de bonnes pratiques européen concernant l’arrimage des charges sur les véhicules routiers*’ (‘*Europese richtlijnen voor de beste praktijken over het verzekeren van de lading voor wegtransport*’) n’est pas, comme son intitulé en néerlandais le donnerait à penser, une directive au sens du droit européen, mais un texte non contraignant, élaboré par un groupe d’experts mis sur pied par la direction générale de l’énergie et de transport de l’Union européenne, qui peut être consulté notamment sur le site [www.mobilit.fgov.be/data/route](http://www.mobilit.fgov.be/data/route) et [http://europa.eu.int/comm/transport/road/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/road/index_en.htm).

D’après ces notes introductives, ce Code “*peut constituer une référence pour tous les acteurs publics ou privés concernés directement ou indirectement par l’arrimage des charges. Il devrait être lu et utilisé comme outil de mise en œuvre de pratiques sûres dans ce domaine*”.

Il s’agit, en quelque sorte, de l’expression concrète des règles de l’art en la matière.