



**INSTITUT BELGE DES SERVICES POSTAUX
ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS**

Référence:

**CONSULTATION ORGANISÉE PAR LE CONSEIL DE L'IBPT
EN DATE DU 23 MAI 2007
CONCERNANT
UN PROJET DE COMMUNICATION
SUR LES COLIS POSTAUX**

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	3
2.	LE COLIS POSTAL	3
3.	LA LICENCE DE TRANSPORT DE CHOSES PAR ROUTE.....	8
4.	LA LETTRE DE VOITURE ET LA FACTURE NON CACHETÉE	9
5.	CONCLUSIONS GÉNÉRALES	11

En application de l'article 1^{er} de la loi du 17 janvier 2003 relative au statut du régulateur des secteurs des postes et des télécommunications belges, le Conseil de l'IBPT publie ci-dessous un projet de communication sur les colis postaux. Toute personne directement et personnellement concernée par cette question est invitée à faire connaître son point de vue à ce sujet au plus tard 4 semaines après la date de publication de cette consultation, par courrier, fax ou e-mail, adressé à :

Institut belge des services postaux et des télécommunications
M. J.-L. Dutordoit
Administrateur
Avenue de l'Astronomie 14 bte 21
1210 BRUXELLES
Fax : 02 226 89 99
E-mail : jean.luc.dutordoit@ibpt.be

Les répondants sont priés de bien vouloir indiquer avec précision les parties de leur réponse qu'ils considèrent éventuellement comme confidentielles.

1. INTRODUCTION

À son initiative, l'IBPT organise une consultation sur un projet de communication concernant les colis postaux.

Ce projet de communication soumis à consultation est un complément à la communication du Conseil de l'IBPT du 27 février 2006 concernant le système de licences et de déclarations de services postaux. Depuis l'entrée en vigueur de la réglementation postale en janvier 2006, l'IBPT a été questionné régulièrement au sujet des caractéristiques d'un colis postal et du lien entre le droit des transports et la réglementation postale. Tout en reconnaissant que ce projet de communication n'a pas de valeur légale, l'IBPT a estimé qu'il était cependant nécessaire d'apporter un certain nombre de clarifications sur la manière dont il compte appliquer la réglementation relative au système des licences et des déclarations.

Deux chapitres sont développés dans ce projet de communication. Le premier chapitre traite du contenu du concept de colis postal. Le second se rapporte à la lettre de voiture et à la facture non cachetée

Il est à noter que la référence à l'Union postale universelle est essentiellement une référence de nature opérationnelle et non juridique sauf en ce qui concerne les limites des dimensions des colis postaux.

2. LE COLIS POSTAL

Il n'existe ni dans la législation belge ni dans les directives 97/67/CE et 2002/39/CE, ni dans la Communication de la Commission sur l'application des règles de concurrence au secteur postal et sur l'évaluation de certaines mesures d'Etat relatives aux services postaux, une définition de « colis postal ». Toutefois, l'article 131,6° de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques introduit de concept de « colis postaux contenant des marchandises avec ou sans valeur commerciale » dans la définition de l'envoi postal.

Nous avons cependant deux définitions extralégales du colis postal.

a) CEN (Comité européen de normalisation) point 3.46

Colis postal : Envoi postal qui contient généralement de la marchandise
Selon les conditions de poids et de dimensions prévues par l'opérateur postal, ce type d'envoi peut contenir des articles autres que de la marchandise, notamment, des documents ou échantillons avec ou sans valeur commerciale.

b) Vocabulaire polyglotte de l'UPU point 224 :

Colis postal : Envoi transporté aux conditions de la Convention et du Règlement concernant les colis postaux et contenant généralement des marchandises.

2.1 Particularités relatives aux limites de poids

2.1.1 Introduction

D'une manière générale, La Poste a fixé, dans ses conditions générales de vente, le poids maximum autorisé pour les envois EMS et les colis postaux à 30 kg.

Au plan européen, la Directive 97/67 ne fait pas mention de la limite maximale de poids que peut avoir un colis postal.

Au plan mondial, le Règlement concernant les colis postaux (Union postale universelle) précise en son article RC 114 les particularités relatives aux limites de poids :

- a) L'échange des colis dont le poids unitaire dépasse 20 kilogrammes est facultatif, avec un maximum de poids unitaire ne dépassant pas 50 kilogrammes.
- b) Les pays qui fixent un poids inférieur à 50 kilogrammes ont toutefois la possibilité d'admettre les colis qui transitent en sacs ou autres récipients clos et qui pèsent entre 20 et 50 kilogrammes.
- c) Les colis relatifs au service postal et visés à l'article RC 107.1 et 2 peuvent atteindre le poids maximal de 20 kilogrammes. Dans les relations entre les pays ayant fixé une limite plus élevée, les colis relatifs au service postal peuvent avoir un poids supérieur à 20 kilogrammes, mais ne dépassant pas 50 kilogrammes.

Sachant que la prestation de services postaux à l'intérieur du service postal universel relève du système des licences et que la prestation de services postaux hors service universel relève du système des déclarations, une distinction est opérée entre les colis postaux qui se trouvent à l'intérieur du service universel et ceux qui se trouvent à l'extérieur de celui-ci.

2.1.2 Position de l'IBPT

2.1.2.1 Le poids maximum pour qu'un colis égrené soit considéré comme étant à l'intérieur du service universel postal

L'article 142 §1er, 2° alinéa de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques fixe à 10 kg la limite maximale de poids pour qu'un colis postal fasse partie du service universel postal. Ceci vaut tant pour les colis postaux reçus par des opérateurs postaux que ceux déposés auprès d'eux.

2.1.2.2 Les limites de poids pour qu'un colis égrené soit considéré comme colis postal à l'extérieur du service postal universel

La limite de poids minimale est supérieure au poids de 10 kg (art.142, §1er, 2° alinéa). L'IBPT compte fixer comme limite de poids maximale celle adoptée par la Poste, à savoir 30 kg. Au-delà de cette limite de poids, un colis postal n'a plus la nature juridique d'un colis et toute levée, transport, tri ou distribution de colis postaux n'entre plus dans la sphère de la législation postale. Ceci vaut tant pour les colis postaux reçus par des opérateurs postaux que ceux déposés auprès d'eux.

2.2. Particularités relatives aux envois groupés

2.2.1. Problématique

L'IBPT est confronté à la problématique des envois groupés. Les envois doivent-ils être considérés comme un tout ou être pris individuellement ? Quelques exemples pratiques repris ci-après posent le problème :

Exemple n°1 : un opérateur transportant une palette remplie de différents livres dont le poids global est 40kg et qui est adressée à une seule librairie.

- Si les livres sont pris individuellement, l'opérateur est soumis au régime des licences /déclarations car le poids de chaque livre est inférieur à 30 kg.
- Si le poids est pris globalement, il n'est pas soumis au régime des licences/déclarations car le poids est supérieur à 30 kg.

Exemple n°2 : un opérateur transportant une palette remplie de différents livres dont le poids global est 40kg. Une demi-palette d'un poids de 25 kg a été chargée en un point A et le restant de la palette, d'un poids de 15 kg, en un point B. La palette entière est adressée à une seule librairie.

- Si les livres sont pris individuellement, l'opérateur est soumis au régime des licences /déclarations.
- Si le poids de chaque demi palette est pris individuellement, l'opérateur est soumis au régime des licences /déclarations. Le poids de chaque demi-palette est inférieur à 30 kg.
- Si le poids est pris globalement, il n'est pas soumis au régime des licences/déclarations car il fait 40 kg.

Exemple n°3 : un opérateur transportant une palette remplie de différents livres dont le poids global est 40kg. La palette a été chargée en un seul endroit. Cependant, une demi-palette d'un poids de 25 kg est destinée à librairie A et le restant de la palette, d'un poids de 15 kg, à la librairie B qui est une succursale de A. La palette entière est en fait adressée à un seul destinataire, la librairie A.

- Si les livres sont pris individuellement, l'opérateur est soumis au régime des licences /déclarations.
- Si le poids de chaque demi palette est pris individuellement, l'opérateur est soumis au régime des licences /déclarations. Le poids de chaque demi-palette est inférieur à 30 kg.
- Si le poids est pris globalement, il n'est pas soumis au régime des licences/déclarations car il fait 40 kg.

2.2.2. Position de l'IBPT

Pour l'IBPT, le principe est que les limites de poids concernent des envois égrenés, c'est-à-dire pris individuellement. Toutefois, en cas d'envois groupés, une exception peut être prise en considération. Les envois seront pris globalement à la condition sine qua non qu'il s'agisse de plusieurs choses chargées en un ou plusieurs endroits pour un seul donneur d'ordre (expéditeur) et destinées à être transportées en un seul voyage et au moyen d'un seul véhicule ou d'un seul train de véhicules, vers un ou plusieurs lieux de déchargement, pour un seul destinataire. On entend par train de véhicules, tout ensemble de véhicules attachés l'un à l'autre en vue d'être mus par une seule et même force. Le poids du support des envois (palette) n'est pas compris dans le poids des envois groupés.

2.3 Particularités relatives au contenu

L'article 131,6° de la loi du 21 mars 1991 précise que les colis postaux contiennent des marchandises avec ou sans valeur commerciale. Il s'agit d'une part de définir le concept de « marchandise » et de préciser d'autre part, ce qu'on entend par « avec ou sans valeur commerciale »

2.3.1. La marchandise

2.3.1.1 Par « marchandise », on entend tout objet ou tout produit qui est commercialisable ou un ensemble de biens meubles commercialisés.

2.3.1.2 Par « bien commercialisable » on entend que la chose est susceptible d'être dans le commerce. L'article 1128 du Code Civil précise qu'il n'y a que les choses qui sont dans le commerce qui puissent être l'objet de convention. A cet article doit être associé l'article 1598 du CC déterminant que « tout ce qui est dans le commerce, peut être vendu, lorsque des lois particulières n'en n'ont pas prohibé l'aliénation.

A titre indicatif, ne sont pas des biens commercialisables et ne peuvent faire l'objet d'un contrat des substances hormonales ou de la cocaïne. D'ailleurs, l'article 59 §2,1°, du projet d'AR portant réglementation postale précise que : « L'insertion des objets ci-après est interdite dans les envois postaux » :

- 1° les stupéfiants et les substances psychotropes ;
- 2° les matières explosives, inflammables ou radioactives et autres matières dangereuses.... »

2.3.1.3. Bien qu'étant un produit commercialisable, la question s'est posée de savoir s'il fallait intégrer dans le concept « marchandise » le terme « denrée ». Selon le Dictionnaire Le petit Robert, la denrée est un produit comestible servant à l'alimentation des hommes ou des animaux.

Au plan légal, il est à noter que l'article 2 du Code de commerce introduit une distinction entre les « denrées » et les « marchandises ». « La loi répute acte de commerce : tout achat de denrées et marchandises pour les revendre, soit par nature, soit après les avoir travaillées et mises en œuvre ou même pour en louer simplement l'usage... » Tout en reconnaissant que le Code de Commerce ne s'applique pas à tous les clients d'opérateurs postaux du fait qu'ils ne sont pas nécessairement commerçants, l'IBPT tient à appliquer cette distinction dans le domaine postal, ce qui aura pour effet d'exclure du champ d'application de la loi du 21 mars 1991 et de ses arrêtés d'exécution le transport de denrées.

2.3.2 Avec ou sans valeur commerciale

Le CEN entend par articles autres que des marchandises, notamment des documents et des échantillons avec ou sans valeur commerciale. L'IBPT compte aussi intégrer parmi les échantillons sans valeur commerciale les flacons de sang à destination des laboratoires.

2.3.3 Position de l'IBPT

L'IBPT entend donc exclure du champ d'application de la loi, les colis contenant des denrées qui ne peuvent être considérés comme des colis postaux.

2.4 Particularités relatives aux limites de dimension

2.4.1 Base légale

2.4.1.1 Directive 97/67

Article 3 .6° : « Les dimensions minimales et maximales des envois postaux visés sont celles fixées dans la Convention et l'arrangement concernant les colis postaux adoptés par l'Union postale universelle »

2.4.1.2 Règlement concernant les colis postaux (UPU)

RC 115 Limite des dimensions

- a. Les colis ne doivent pas dépasser 2 mètres pour l'une quelconque des dimensions ni 3 mètres pour la somme de la longueur et du plus grand pourtour pris dans un sens autre que celui de la longueur.
- b. Les administrations qui ne sont pas en mesure d'admettre, pour tous les colis ou pour les colis-avion seulement, les dimensions prévues sous 1 peuvent adopter en lieu et place l'une des dimensions suivantes :
 - 1,50 mètre pour l'une quelconque des dimensions ou 3 mètres pour la somme de la longueur et du plus grand pourtour pris dans un sens autre que celui de la longueur ;
 - 1,05 mètre pour l'une quelconque des dimensions ou 2 mètres pour la somme de la longueur et du plus grand pourtour pris dans un sens autre que celui de la longueur.
- c. Les colis ne doivent pas comporter de dimensions inférieures aux dimensions minimales prévues pour les lettres.

2.4.1.3 Arrêté royal portant réglementation postale

Article 14 §2

« Sauf autorisation expresse préalable de La Poste, les envois postaux ne peuvent dépasser les dimensions suivantes :

1° en paquets : 1500mm pour la plus grande dimension et 3000 mm pour la somme de la longueur et du plus grand pourtour pris dans un autre sens que la longueur. Ces dispositions s'appliquent aux paquets expédiés sous forme de rouleaux.

2° en rouleaux : longueur plus deux fois le diamètre : 1040mm, sans que la plus grande dimension puisse dépasser 900mm, avec une tolérance de 2mm.

2.4.2 Position de l'IBPT

L'IBPT considère que tout colis dépassant les limites de mesure prévues à l'article 12§2 du projet d'AR portant réglementation postale ne sont plus considérés comme étant des colis postaux. Ceci signifie pour l'IBPT que la levée, le tri, le transport et la distribution de ces envois n'est pas du service postal.

2. 5 Particularités relatives à l'emballage

2.5.1 Introduction

La question qui se pose est la suivante : l'emballage est-il une composante essentielle qui permet de définir quand un envoi postal contenant des marchandises est considéré comme étant un colis postal ou est-ce uniquement un moyen qui permet à un expéditeur de s'exonérer de sa responsabilité en cas de perte ou d'avarie de la marchandise transportée.

2.5.1.1 Droit des transports

En droit des transports, l'emballage est un moyen de protection de la marchandise transportée.

« Le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte d'une absence ou d'une défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries lorsqu'elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées.

L'emballage est une couverture propre à la marchandise, fournie par l'expéditeur et qui est destinée à protéger la marchandise contre les risques du transport. Il dépend donc essentiellement de la nature même de la marchandise en fonction des conditions prévisibles dans lesquelles le transport ainsi que les manutentions propres au transport (chargement et déchargement) doivent se dérouler » (Syllabus UCL- Droit des transports et droit maritime-Transport par Route et Droit Aérien – p.104, B. Hanotiau)

L'emballage est donc un élément qui permet à l'expéditeur de s'exonérer de sa responsabilité en cas d'avarie ou de perte de la marchandise transportée. Selon l'article 17.4,b de la CMR, compte tenu de l'article 18, paragraphes 2 à 5, le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte de risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux. A) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou mal emballées (fruits). »

2.5.1.2 La loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques

Implicitement, les articles ci-après font référence à l'existence d'un emballage.

art. 148 bis §1er, 2° 2° tirt : « l'interdiction de transporter des envois qui porteraient extérieurement des inscriptions manifestement contraires aux bonnes mœurs ou à l'ordre public ; »

art. 148 sexies §1er, 2° 5° tirt : « l'interdiction de transporter des envois qui porteraient extérieurement des inscriptions manifestement contraires aux bonnes mœurs ou à l'ordre public ; »

2.5.1.3 L'Union postale universelle

Le Règlement concernant les colis postaux

Article RC 117

Conditions d'acceptation des colis. Conditionnement et emballage. Adressage.

Tout colis doit être emballé et fermé d'une manière qui réponde au poids, à la forme et à la nature du contenu ainsi qu'au mode de transport et à sa durée. L'emballage et la fermeture doivent préserver le contenu de façon que celui-ci ne puisse être détérioré ni par la pression, ni par les manipulations successives, et qu'il soit impossible de porter atteinte au contenu sans laisser une trace apparente de violation.

Le droit des transports met l'accent sur le lien entre « emballage » et « responsabilité en cas de perte ou d'avarie de l'envoi » alors que l'Union postale universelle précise en plus que « tout colis doit être emballé et fermé », ce qui signifierait que toute marchandise adressée non emballée et non fermée ne serait pas un colis postal.

2.5.2 Position de l'IBPT

A la question de savoir si le droit des transports a la primauté par rapport au « droit postal », l'arrêt de la Bundesgerichtshof du 3 mars 2005, Dr.europ.transp ., 2005, p. 525 apporte une réponse à cette question « Les dispositions relatives à la responsabilité qui résultent de la Convention postale universelle et de l'arrangement concernant les colis postaux (1994) l'emportent sur les dispositions du droit commun des transports et s'appliquent à tout le processus du transport depuis l'expéditeur jusqu'au destinataire, peu importe le lieu où se sont produits le dommage ou la perte. »

On peut en déduire qu'un envoi postal est considéré comme colis postal si et seulement si il est emballé et fermé. Tout envoi ne comprenant ni emballage ni fermeture n'est pas un colis postal. L'emballage n'est pas nécessairement en carton. Il doit y avoir une adéquation entre celui-ci et la nature de l'envoi transporté. Par exemple, des flacons de sang sont transportés dans des emballages spéciaux.

3. LA LICENCE DE TRANSPORT DE CHOSES PAR ROUTE

3.1 Introduction

Certaines entreprises invoquent le fait qu'elles sont en possession d'une licence de transport de choses par route pour ne pas devoir effectuer de déclaration ou demander une licence à l'Institut. Se pose donc la question de savoir si des entreprises peuvent tomber sous le régime d'une double licence, à savoir, celle appliquée dans le secteur des transports de choses par route et celle appliquée dans le secteur postal.

3. 2 Position de l'IBPT

Le fait de devoir être en possession de plus d'une licence n'est pas l'apanage du secteur postal. En effet, en sus d'une licence de transport de choses par route, le transport d'animaux réalisé à des fins commerciales est autorisé uniquement au transporteur disposant d'un enregistrement et avec des moyens de transport pour lesquels celui-ci a obtenu une licence individuelle conformément à l'AR du 09-07-99 relatif à la protection des animaux pendant le transport et aux conditions d'enregistrement des transporteurs et d'agrément des négociants, des points d'arrêt et des centres de rassemblement.

Dans l'état actuel de la législation postale et de celle relative au transport de choses par route, la personne physique ou morale en possession d'une licence de transport reste soumise à la loi du 21 mars 1991 et à ses arrêtés d'exécution. Ceci signifie qu'indépendamment d'une licence de transport, une déclaration pour la prestation de services postaux hors service universel est à faire ou une demande de licence pour la prestation de services universels non réservés.

3.2.1 En droit des transports de choses par route, nous avons un seul système d'autorisation, à savoir une licence. En matière postale, nous avons un système de licences et un système de déclarations.

- La licence de transport de choses par route permet aux entreprises d'assurer le transport rémunéré de choses par route au moyen de véhicules ou de trains de véhicules ou au déplacement à vide de véhicule ou de trains de véhicules, effectué par route.
- La licence dans le secteur postal permet aux entreprises d'assurer des services postaux à l'intérieur du service universel non réservé.
- La déclaration dans le secteur postal permet aux entreprises d'assurer des services postaux à l'extérieur du service universel.

3.2.2 Sachant qu'on entend par service postal, la levée, le tri, le transport et la distribution d'envois postaux, la licence de transport de choses par route n'a trait qu'à une partie du service postal, le transport. Ceci signifie que même si la licence de transport de choses par route était applicable au secteur postal, une entreprise assurant la levée, le tri et la distribution devrait, malgré tout, demander une licence ou faire une déclaration.

3.2.3 Les différentes licences de transport de choses par route

En droit des transports de choses par route, nous avons trois sortes de licences qui se différencient en fonction soit de la zone géographique couverte, en fonction du lieu du siège d'exploitation, soit Belgique et/ou soit à l'étranger.

Nous avons donc :

- a. Les licences de transport national permettant aux entreprises ayant un siège d'exploitation en Belgique d'assurer le transport de choses par route exclusivement à l'intérieur des frontières de la Belgique, (art 15)
- b. Les licences de transport communautaire permettant aux entreprises ayant un siège d'exploitation en Belgique d'assurer le transport de choses par route tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des frontières de la Belgique, (art. 16)
- c. Les licences de transport communautaire permettant aux entreprises ayant un siège d'exploitation dans un Etat membre d'assurer le transport de choses par route à l'intérieur des frontières de la Belgique, (art. 16)

En matière postale, les licences se différencient non pas en fonction de la zone géographique couverte (Belgique et/ou étranger) mais en fonction de la nature des services prestés. Il est à remarquer qu'il n'existe aucune différenciation dans les déclarations.

3.2.4 L'honorabilité, les capacités professionnelle et financière sont des conditions nécessaires à l'obtention d'une licence de transport de choses par route qui ne se retrouvent pas dans la législation postale. Par ailleurs, un détenteur de licence de transport de choses par route n'a pas l'obligation de respecter des normes de qualité définies de manière réglementaire ni de respecter des exigences essentielles.

3.2.5 Contrairement à ce qui se passe dans le secteur du transport de choses par route, aucun cautionnement n'est prévu en matière postale.

4. LA LETTRE DE VOITURE ET LA FACTURE NON CACHETÉE

4.1 Définitions de certains concepts utilisés dans le secteur des transports ayant des répercussions dans le domaine postal

4.1.1 Transport de marchandises

Le transport de marchandises consiste à acheminer des marchandises-le fret- d'un lieu à un autre. Il est en effet effectué en compte propre ou par des tiers.

4.1.2 Fret

Le fret désigne à la fois les marchandises transportées et le transport de ces marchandises par mer, par air ou par route.

4.1.3 La charge utile

La charge utile d'un véhicule consiste en la différence entre la masse maximale autorisée du véhicule (tenant compte du règlement technique) et le poids du véhicule en ordre de marche. De cette soustraction doit encore être retirée une valeur forfaitaire de 75 kilos représentant le poids du conducteur.

4.1.4 Sous-traitance

Il s'agit de l'action pour toute personne physique ou morale (le commissionnaire de transport) de s'engager, moyennant rémunération, à effectuer un transport de marchandises et de faire exécuter ce transport en son nom propre par des tiers.

4.1.5 Position de l'IBPT

4.1.5.1 Le concept de fret n'est pas un élément pertinent qui permette d'inclure ou d'exclure un prestataire du champ d'application de la réglementation sur les licences /déclarations. Le fret ne signifie pas nécessairement le transport par palettes ou de marchandises pesant un poids supérieur aux limites de poids maximales de 30 kg.

4.1.5.2 Le concept d'affrètement n'est pas un élément pertinent qui permette d'inclure ou d'exclure un prestataire du champ d'application de la réglementation sur les licences /déclarations. L'affrètement définit la nature juridique d'une certaine convention en matière de droit des transports.

4.2 Définition de la lettre de voiture et de la facture non cachetée

4.2.1 L'article 131, 1° de la loi du 21 mars 1991 exclut du service postal la lettre de voiture et les factures non cachetées. Avant toute chose, il est bon de définir ce que sont la lettre de voiture et la facture non cachetée. L'exécution du contrat de transport routier implique l'établissement d'un document, la lettre de voiture, dont la fonction est à la fois commerciale et administrative. C'est un instrument de preuve qui constate le contrat de transport (art. 4 CMR). Elle ne constitue cependant pas le contrat de transport.

La lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux : l'un d'eux est remis à l'expéditeur, le second accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur (art.5, point 1 CMR). La lettre de voiture sert de document administratif de transport eu égard au contrôle qu'exerce le gouvernement sur le transport routier.

4.2.2 La facture non cachetée

La facture est un document comptable, relatif à un achat ou un service, comportant des mentions obligatoires ayant un rapport avec l'opération ou la transaction concernée. L'expression « non cacheté » signifie que la facture n'est pas scellée avec de la cire, estampillée ou fermée en étant collée.

4.2.3 Position de l'IBPT

L'exclusion du champ d'application de la loi se limite uniquement à la lettre de voiture, à la facture non cachetée mais pas aux marchandises qui les accompagnent. Une marchandise accompagnée d'une lettre de voiture ou d'une facture non cachetée est soumise à la réglementation sur les licences/déclarations.

Pour être exclues, les lettres de voiture et les factures non cachetées doivent contenir uniquement les énonciations nécessaires à la livraison des marchandises qu'elles accompagnent. Ceci signifie que si elles contenaient des énonciations autres que celles nécessaires à la livraison des marchandises qui l'accompagnent, elles tomberaient à nouveau dans le champ d'application de la loi.

5. CONCLUSIONS GÉNÉRALES

Pour l'IBPT, les conditions relatives aux limites de poids, limites de dimension et à l'emballage ne sont pas cumulatives. Ceci signifie que dès qu'une de ces conditions n'est pas remplie nous ne nous trouvons plus dans le champ d'application de la législation et de la réglementation postale.

Par ailleurs, les concepts de fret, d'affrètement ne sont pas des éléments pertinents qui permettent de déterminer si une activité peut ou ne peut pas être considérée comme une prestation postale.

La lettre de voiture et la facture non cachetée sont exclues du champ d'application de la législation et de la réglementation postale dans la mesure où elles contiennent uniquement les indications nécessaires à la livraison des marchandises. Les colis accompagnant ces lettres de voiture et/ou factures non cachetées tombent dans le champ d'application de la loi et de la réglementation postale dans la mesure où ils satisfont aux conditions visées ci avant.

Michel Van Bellinghen
Membre du Conseil

Georges Deneff
Membre du Conseil

Catherine Rutten
Membre du Conseil

Eric Van Heesvelde
Président du Conseil