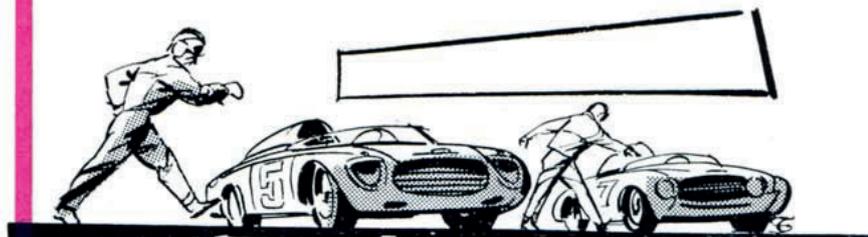


Faites prendre un "BON DEPART," à vos colis



La gare de Bruxelles TT, inspirée par l'expérience quotidienne, a résumé comme suit, à l'intention de ses nombreux expéditeurs, les sources de litiges les plus fréquentes, qu'un peu de soin lors de l'expédition permettrait d'éliminer radicalement:

1. LES ADRESSES.

— utilisez de préférence une machine à écrire ou, du moins, écrivez la localité de destination en caractères d'imprimerie;



— soulignez le nom de la localité pour donner du relief;

— écrivez lisiblement;

— vérifiez si la localité de destination existe réellement, surtout lorsqu'il s'agit de l'exécution de commandes téléphoniques;

— mentionnez les adresses complètes aussi bien sur les bulletins d'expédition que sur chaque colis;



— vérifiez la concordance complète (nom, rue, localité) entre les adresses figurant sur les bulletins et sur les colis;

— évitez les erreurs d'étiquetage;

— ne perdez pas de vue qu'il existe un nombre très élevé de communes et de hameaux homonymes (p.ex. Nieuwerkerken, Aalst, Beveren, Bomal, Boussu) et qu'ils s'indiquent, dans ces cas, de faire suivre la localité (*soulignée*) par une indication supplémentaire, *non soulignée*, telle que „lez ...” ou „province de ...” etc.



— n'oubliez pas que l'orthographe de certaines communes est *presque identique* et qu'ils s'indiquent donc d'écrire *correctement* et *très lisiblement*.

ex. — Nieuwerkerken (lez St.-Trond), Nieuwerkerken (lez Alost), Nieuwerkerken, Nieuwerkerke.

— Berloz, Borlez, Borlon, Borlo;

— Heer, Heers, Hees;

— Acosse, Acoz, Astene, Astenet;

— Boechout, Boekhout, Boekhoute.



— ne mentionnez pas l'adresse du destinataire dans la case réservée à celle de l'expéditeur et vice-versa.

2. COLIS ET DOCUMENTS MANQUANTS.

— veillez à ce que *tous* les documents et *tous* les colis soient présents ensemble lors de la prise à domicile;

— Si une irrégularité est constatée après le départ du camion, avertissez *immédiatement* la gare;

— vérifiez si le *nombre* de colis indiqué sur le bulletin d'expédition correspond bien à la réalité;

— veillez à ce que le document de transport soit rempli complètement, et notamment la rubrique „poids”;



— il importe d'indiquer clairement sur les documents de transport la nature exacte de l'emballage et de la marchandise; pour les envois „colis postaux” l'indication de la nature de la marchandise est obligatoire lorsque celle-ci est „fragile” ou „périssable”.





FAITES ESTAMPILLER vos emballages du type "CAISSE CARTON"

L'emballage en carton a pris ces dernières années une extension considérable; l'ingéniosité des fabricants et la grande souplesse de mise en œuvre de ce matériau a permis non seulement de l'utiliser pour des marchandises relativement volumineuses ou particulièrement fragiles, mais également de supprimer ou de restreindre l'usage de matières amortissantes pour le conditionnement intérieur des colis.

Indépendamment de certains objectifs publicitaires ou de nécessités commerciales exigeant la présentation des marchandises sous emballage, celui-ci sert essentiellement à préserver les produits au cours de la chaîne de distribution et plus spécialement *au cours du transport*.

La question qui se pose donc à tout expéditeur est de savoir si l'emballage qu'il compte utiliser est suffisant pour remplir ce rôle, ou, au contraire, s'il n'est pas exagérément résistant et par conséquent trop coûteux.

La même question peut également se poser en ce qui concerne le conditionnement intérieur des colis.

L'observation du comportement des emballages à l'usage permet dans une certaine mesure de résoudre ces problèmes. Il s'agit toutefois d'un moyen empirique assez lent et qui peut, en dehors de conséquences commerciales inopportunes, s'avérer très coûteux, les transporteurs déclinant généralement leur responsabilité en cas d'avarie à des envois insuffisamment protégés.

Pour aider les expéditeurs dans ce domaine et pour les mettre à l'abri de toute déconvenue, les chemins de fer ont mis ces problèmes à l'étude et sont parvenus à des solutions d'autant plus intéressantes qu'elles sont adoptées par tous les réseaux européens (chemins de fer russes exceptés) pour tous les emballages en carton plein ou ondulé ou en matière plastique autres que ceux servant aux fruits, légumes et denrées périssables.

Les colis conditionnés comme pour l'expédition et contenant la marchandise pour laquelle les emballages sont destinés (ou éventuellement un produit similaire) sont soumis à un certain nombre d'épreuves de laboratoire judicieusement choisies pour reproduire les sollicitations auxquelles les envois seront normalement soumis au cours du transport.

Si le résultat de ces épreuves est satisfaisant, c'est-à-dire si la marchandise n'a subi aucun dégât, les emballages construits suivant les mêmes normes et avec des matériaux identiques peuvent être munis par les fabricants d'une estampille de qualité (estampille U.I.C.).

Pour tous les envois expédiés sous emballage pourvu de cette estampille, les chemins de fer renoncent, en cas d'avarie, à décliner leur responsabilité pour insuffisance d'emballage et indemnisent, le cas échéant, les ayants droit de la valeur de la marchandise, à condition que les emballages soient utilisés à l'état neuf pour la marchandise prévue et dont le conditionnement intérieur est conforme à celui réalisé lors des épreuves de laboratoire.

L'usage sur une grande échelle d'emballages estampillés existe depuis plusieurs années dans de nombreux pays; il a permis de constater que le nombre d'avaries pour ces envois était négligeable et que, le cas échéant, la qualité de l'emballage ne pouvait pas être mise en cause. La clientèle a donc la garantie que sa marchandise arrivera intacte à destination et que, en cas d'accident, son droit à indemnisation ne sera pas contesté aussi bien en trafic intérieur qu'en trafic international.

Les estampilles sont délivrées, pour le compte de la S.N.C.B., à l'intervention de l'Institut Belge de l'Emballage (rue Picard nr 15 à Bruxelles) qui exécute les diverses épreuves prévues pour leur octroi. Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus, soit auprès de cet organisme, soit à la Direction de l'Exploitation de la S.N.C.B., Bureau 11-12, rue de Louvain, 17 à Bruxelles. L'utilisation d'emballages estampillés pour le transport par chemin de fer n'est en aucune façon obligatoire et l'usage d'autres emballages peut également donner lieu à indemnisation en cas d'avarie si leur qualité est reconnue satisfaisante.

Toutefois, les expéditeurs qui désirent obtenir la garantie d'une protection suffisante de leur marchandise et d'un droit à indemnité en cas d'avarie ont intérêt à demander à leur fabricant d'emballages — dont ils conservent le libre choix — de leur livrer des caisses estampillées avec l'autorisation de l'Institut Belge de l'Emballage.

3. ETIQUETTES.

— indiquez *clairement* le numéro de l'envoi, correspondant avec celui du document de transport, dans la case ad hoc des étiquettes;

— indiquez ce numéro en chiffres *grand* format, de préférence au moyen d'une plume de marquage;

— pour des envois *en vrac* utilisez de préférence des étiquettes métalliques attachées avec du fil de fer pour éviter l'arrachage des étiquettes au cours des manipulations;

— si l'envoi comprend des tonneaux ou des caisses veillez à ce que les étiquettes adhèrent *parfaitement* aux colis; si nécessaire collez une étiquette commerciale supplémentaire.