



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

DENMARK / DANEMARK

1. Definition of cabotage : No definition of cabotage	1. Définition du cabotage: Pas de définition du cabotage
2. National regulations <u>Legal and regulatory instruments in force (including those approximating Community regulations in the field)</u> No specific Danish legislation governing cabotage. Non-resident carriers must comply with legislation applicable to national carriers, in particular regarding taxes and licences	2. Règlementation nationale <u>Instruments juridiques et réglementaires en vigueur (y compris les instruments de transposition des règlements communautaires relatifs au cabotage)</u> Pas de législation spécifique danoise sur le cabotage. Le non résident doit respecter la législation s'appliquant aux nationaux, notamment en matière des taxes et licences

DENMARK / DANEMARK

<p>3. Start and limits of cabotage rights by non-residents</p> <p>3.1 <u>Date from which carriers from the new EU Member States may perform cabotage freely and unrestrictedly</u></p> <p>To date, no bilateral derogations from the provisions of the EU accession agreement for new countries. As a result, cabotage on Danish territory may be performed by:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cypriot, Maltese and Slovenian, are allowed to carry out road cabotage operations - Latvian, Estonian, Lithuanian, Slovak and Czech carriers expected as from 1.05.2009 - Hungarian and Polish carriers as from 1.05.2009 - Bulgarian and Romanian carriers as from 01.01.2010; this date may be postponed until 1.05.2012 <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> <p>For the sake of reciprocity, Danish carriers are subject to the same deadlines if they wish to perform cabotage in new countries</p> <p>3.2 <u>Administrative requirements for non-resident carriers</u></p> <p>There are no specific rules for non-resident carriers. They must observe the same rules as Danish carriers. In any case, they must carry a Community license on board</p> <p>3.3 <u>Limits to cabotage performed by non-residents</u></p> <p>Each case is individually evaluated by the competent authorities</p>	<p>3. Date de début et limites d'exercice du cabotage par les non-résidents</p> <p>3.1 <u>Date à partir de laquelle les transporteurs des nouveaux pays de l'UE peuvent exercer le 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 pour les nouveaux pays. Il en résulte que le cabotage sur le territoire danois peut être effectué par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les transporteurs chypriotes, maltais et slovènes, sont autorisés à effectuer les opérations de cabotage, - les transporteurs lettons, estoniens, lituaniens, slovaques et tchèques à partir du 01.05.2009, - les transporteurs hongrois et polonais à partir du 1.05.2009 - les transporteurs bulgares et roumains à partir du 01.01.2010, cette date pouvant être reportée jusqu'au 01.05.2012 <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> <p>A titre de réciprocité, les transporteurs danois sont soumis aux mêmes dates lorsqu'ils souhaitent effectuer le cabotage dans les nouveaux pays.</p> <p>3.2 <u>Formalités devant être remplies par les transporteurs non-résidents</u></p> <p>Il n'y a pas de règles spécifiques pour les transporteurs non résidents. Ils doivent suivre les mêmes règles que les transporteurs danois. De toute manière, ils doivent avoir à bord une licence communautaire</p> <p>3.3 <u>Limites imposées au cabotage effectué par les non-résidents</u></p> <p>Chaque cas est examiné individuellement par les autorités compétentes</p>
<p>4. Freight Charges</p> <p>4.1 <u>Countries where carriage charges may be freely set:</u></p> <p>Carriage charges are freely set</p>	<p>4. Prix du transport</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</p>

DENMARK / DANEMARK

<p>4.2 <u>Professional / customary / other rules relating to adjustments to carriage charges as a function of fuel price changes</u></p> <p>No legislation or professional rules relating to adjustment of carriage charges</p> <p>4.3 <u>Remuneration for excessive vehicle immobilisation during loading and unloading operations</u></p> <p>No legislation or professional rules regarding excessive vehicle immobilisation. The parties to the contract may foresee rules for compensation in this respect</p> <p>4.4 <u>Amount of additional remuneration in case of excessive immobilisation</u></p> <p>The parties to the contract may set an amount for additional remuneration in case of excessive vehicle immobilisation. Carriers claiming additional remuneration have to provide evidence of a fault on the part of their customer. The customer may exonerate himself from paying such compensation by proving that vehicle immobilisation is not attributable to him.</p>	<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>Il n'y a pas de législation ou de règles professionnelles concernant la variation des prix de transport</p> <p>4.3 <u>Rémunération pour l'immobilisation excessive du véhicule, lors des opérations de chargement et de déchargement</u></p> <p>Il n'y a aucune législation ou règles professionnelles concernant l'immobilisation excessive du véhicule. Les parties au contrat peuvent prévoir des règles d'indemnisation à cet égard</p> <p>4.4 <u>Montant du complément de rémunération en cas d'immobilisation excessive</u></p> <p>Les parties au contrat peuvent fixer un montant du complément de rémunération en cas d'immobilisation excessive du véhicule. Le transporteur réclamant le complément de rémunération doit fournir la preuve 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>5. Terms governing contracts of carriage</p> <p>5.1 <u>Form of the contract</u></p> <p>Contracts of carriage do not require the written form</p> <p>5.2 <u>Legislation governing contracts of carriage for cabotage operations</u></p> <p>Cabotage in Denmark is subject to Danish law, including the provisions of private international law.</p> <p>5.3 <u>Major features of the liability of carriers performing cabotage</u></p> <p>Presumption of fault. The carrier may exonerate himself from liability by proving that no fault was committed by him.</p> <p>5.4 <u>Concurrence of contractual and non-contractual claims</u></p> <p>Danish law admits the concurrence of contractual and non-contractual liability. The choice is up to the injured party.</p> <p>5.5 <u>Duration of the carrier's liability (beginning, end)</u></p> <p>Carriers' liability for loss of and damage to the goods and for delays is involved from taking over the goods</p>	<p>5. Conditions régissant le contrat de transport</p> <p>5.1 <u>Forme de contrat</u></p> <p>Le contrat de transport ne nécessite pas de forme écrite</p> <p>5.2 <u>Droit applicable au contrat de transport effectué en cabotage</u></p> <p>Le cabotage au Danemark est soumis au droit danois, y compris les dispositions du droit international privé.</p> <p>5.3 <u>Caractéristiques principales de la responsabilité du transporteur exerçant le cabotage</u></p> <p>Présomption de faute. Le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant qu'il n'a commis aucune faute</p> <p>5.4 <u>Concours de l'action contractuelle avec l'action extracontractuelle</u></p> <p>Le droit danois admet le concours de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité extracontractuelle. Le choix appartient à la partie lésée</p> <p>5.5 <u>Période de responsabilité du transporteur (début, fin)</u></p> <p>La responsabilité du transporteur pour la perte et les avaries à la marchandise et pour le retard est</p>

DENMARK / DANEMARK

to their delivery (including loading and unloading the goods if the carrier performs these operations)	engagée dès la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison (y compris le chargement et le déchargement des marchandises si le transporteur effectue ces opérations).
5.6 <u>Ceiling for compensation in case of damage to or loss of the goods</u>	5.6 <u>Plafond de l'indemnité en cas d'avarie ou de perte de la marchandise</u>
No liability ceiling unless it is specified in the contract	Il n'y a pas de plafond de responsabilité, sauf si c'est précisé dans le contrat.
5.7 <u>Definition of delay when the parties have not agreed a time-limit for delivery</u>	5.7 <u>Définition du retard lorsque les parties n'ont pas convenu d'un délai de livraison</u>
The definition of delay in delivery is similar to that in the CMR (article 19)	La définition du retard est similaire à celle de la CMR (article 19).
The plaintiff must prove the damage sustained due to the delay. There is no official ceiling to restrict carriers' liability in case of delay	Le demandeur doit prouver le dommage résultant du retard. Il n'y a pas de plafond officiel pouvant limiter la responsabilité du transporteur en cas de retard
5.8 <u>Compensation for other losses (loss of profit, moral losses, special interest, c.f. CMR articles 24 and 26, etc.)</u>	5.8 <u>L'indemnisation d'autres pertes (manque à gagner, pertes morales, intérêt spécial, idem articles 24 et 26 CMR, etc.)</u>
Carriers are obliged to compensate for other losses caused by a breach of contractual obligations	Le transporteur est tenu d'indemniser d'autres pertes causées par la violation des obligations contractuelles
5.9 <u>Liability ceiling in case of wilful misconduct or default considered as equivalent to wilful misconduct (please refer to CMR article 29 for a definition)</u>	5.9 <u>Plafond de responsabilité en cas de dol ou de faute équivalente au dol (pour la définition, voir article 29 CMR)</u>
-	-
5.10 <u>Responsibility for loading, stowage and unloading</u>	5.10 <u>Responsabilité pour le chargement, l'arrimage et le déchargement</u>
All parties may be responsible for the loading, unloading and stowage operations. They are free to set their liability as part of a contract.	Toutes les parties peuvent être responsables des opérations de chargement, déchargement et arrimage. Elles peuvent librement fixer leur responsabilité dans un contrat
5.11 <u>Carrier's liability for the actions of third parties</u>	5.11 <u>Responsabilité du transporteur du fait d'autrui</u>
The carrier is responsible for any persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, subject to proof that the latter are responsible for the damage to or loss of the goods. The claimant may sue these persons directly.	Le transporteur est responsable des personnes aux services desquelles il fait appel pour exécuter le contrat de transport, s'il est prouvé qu'elles portent la responsabilité de l'avarie ou de la perte de la marchandise. L'ayant droit peut poursuivre directement ces personnes
5.12 <u>Legal obligation to insure liability arising from the contract of carriage</u>	5.12 <u>Obligation légale d'assurance de la responsabilité résultant du contrat de transport</u>
No legal obligation to take out contractual liability insurance	Il n'existe aucune obligation légale d'assurance de la responsabilité contractuelle

DENMARK / DANEMARK

<p>5.13 <u>Carriers' right of retention of the goods and other rights (security, preferential right)</u></p> <p>The carrier enjoys a right of retention of the goods</p> <p>5.14 <u>Obligation to draw up a consignment note in case of cabotage</u></p> <p>It is not compulsory to draw up a consignment note to perform cabotage in Denmark.</p> <p><u>Checks to be performed by the carrier on taking over the goods</u></p> <p>The carrier is not obliged to check the apparent condition of the goods or their packaging. However, he is strongly advised to do so</p> <p><u>Does special interest on delivery have to be specified in the consignment note?</u> <u>Does the declared value of the goods have to be specified in the consignment note?</u></p> <p>No legal obligation in this respect. However, it is common practice to include special interest on delivery</p> <p>5.15 <u>Reasons entitling the carrier to refuse taking over the goods</u></p> <p>Such reasons are similar to those in the CMR</p> <p>5.16 <u>Change in the place designated for delivery and name of consignee</u></p> <p>The rules in this respect are close to those of the CMR</p> <p>5.17 <u>Time of delivery of the goods</u></p> <p>If the consignee does not accept the delivery in person, the person receiving them must have proxy from the consignee</p> <p>5.18 <u>Maximum time-limit for payment of the carrier's invoices</u></p> <p>-</p> <p>5.19 <u>Periods of limitation for claims by the claimant or carrier</u></p> <p>For claims by the rightful claimant of the goods: 3 years. Same time-limit in case of wilful misconduct or equivalent default Carrier's claims : 3 years</p>	<p>5.13 <u>Droit de rétention de la marchandise et autres droits du transporteur (gage, privilège)</u></p> <p>Le transporteur bénéficie du droit de rétention de la marchandise</p> <p>5.14 <u>L'obligation de l'établissement d'une lettre de voiture en cas de cabotage</u></p> <p>La lettre de voiture n'est pas obligatoire pour effectuer le cabotage au Danemark.</p> <p><u>Vérifications du transporteur lors de la prise en charge de la marchandise</u></p> <p>Le transporteur n'est pas tenu de vérifier l'état apparent de la marchandise ou de son emballage. Toutefois, on lui recommande vivement de le faire</p> <p><u>L'intérêt spécial à la livraison doit-il être inscrit dans la lettre de voiture ?</u> <u>La valeur déclarée de la marchandise doit-elle être inscrite dans la lettre de voiture ?</u></p> <p>Il n'y a pas d'obligation juridique à cet égard. Toutefois, dans la pratique, c'est un usage courant de fixer l'intérêt spécial à la livraison</p> <p>5.15 <u>Motifs autorisant le transporteur à refuser la prise en charge de la marchandise</u></p> <p>Ces motifs sont similaires à ceux figurant dans la CMR</p> <p>5.16 <u>Modification du lieu de destination et du nom de destinataire</u></p> <p>Les règles à cet égard sont proches de la CMR</p> <p>5.17 <u>Horaires de livraison de la marchandise</u></p> <p>Si ce n'est pas le destinataire en personne qui reçoit la marchandise, la personne qui veut la recevoir doit disposer de la procuration du destinataire</p> <p>5.18 <u>Délai maximum pour le paiement des factures du transporteur</u></p> <p>-</p> <p>5.19 <u>Délais de prescription pour les réclamations de l'ayant droit à la marchandise et du transporteur</u></p> <p>Les réclamations de l'ayant droit à la marchandise : 3 ans. Le même délai en cas de dol ou de faute assimilée au dol Les réclamations du transporteur : 3 ans</p>
---	---

DENMARK / DANEMARK

<p><u>Start of the period of limitation</u> The period of limitation begins to run as from when the consignee discovers or should have discovered the damage of the goods</p>	<p><u>Point de départ de la prescription</u> La prescription commence à courir dès le moment où le destinataire a découvert ou aurait dû découvrir l'avarie</p>
<p>6. Monitoring of carriers' compliance with regulations governing cabotage</p> <p>6.1 <u>Enforcing authorities entitled to monitor cabotage</u></p> <p>Tax authorities, the police, authorities in charge of road transport issues</p> <p>6.2 <u>Sanctions applicable to carriers who fail to comply with regulations governing cabotage</u></p> <p>Different fines</p> <p>6.3 <u>Appeals against sanctions</u></p> <p><u>Appeals against administrative or penal sanctions</u></p> <p>Sanctions may be appealed before a court (no recourse to administrative authorities)</p> <p><u>Time-limit to appeal</u></p> <p>4 weeks</p> <p>Contact person / personne de contact : Mr. John Roy Vesterholm (DTL), tel : +4570159500, email : jrv@dtl.eu</p>	<p>6. Contrôle du respect par les transporteurs des règles concernant le cabotage</p> <p>6.1 <u>Organes autorisés à contrôler le cabotage</u></p> <p>Les autorités fiscales, la police, les autorités chargées des problèmes du transport routier</p> <p>6.2 <u>Sanctions appliquées aux transporteurs ne respectant pas les règles régissant le cabotage</u></p> <p>Diverses amendes</p> <p>6.3 <u>Recours contre les sanctions</u></p> <p><u>Recours contre les sanctions administratives ou pénales</u></p> <p>Les sanctions peuvent être contestées devant un tribunal (il n'y a pas de recours aux autorités administratives)</p> <p><u>Délai de recours</u></p> <p>4 semaines</p>

November 2008 / Novembre 2008