

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

FRANCE / FRANCE

<p>1. Definition of cabotage :</p> <p>No definition of cabotage under French law</p>	<p>1. Définition du cabotage:</p> <p>Pas de définition du cabotage dans la loi française</p>
<p>2. National regulations</p> <p><u>Legal and regulatory instruments in force (including those approximating Community regulations in the field)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Law n° 82-1153 of 30.12.1982 organising domestic transport (LOTI, arts 6-1 and 6-2, latest amended by Law n° 2009-1503 of 8 December 2009) - Decree n°2010-389 of 19.04.2010 on cabotage in road and inland waterway transport (specifying the terms for implementing Law 2009-1503 in order to better control cabotage and facilitate penalties for infringements) - Decree n°99-752 of 30.08.1999 on road haulage, amended by the Decree of 19.04.2010 - Decree n° 99-269 of 6.04.1999 approving the standard contract governing public goods transport operations by road for which no specific standard contract exists (amended by Decree n°2000-1052 of 20.10.2000) - Order of 9.11.1999 on mandatory transport or hire documents on board road goods transport vehicles (amended by an Order of 8.01.2004, and latest amended by an Order of 22.04.2010) - Circular n° 2004-9 of 18.03.2004 on the implementation of amended Council Regulation (EEC) No 3118/93 of 25 October 1993 laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road haulage services within a Member State - Circular 2004-29 of 28.04.2004 on EU enlargement at 1.05.2004 and its consequences in the field of road goods transport - Decree n° 2004-1080 of 11.10.2004 on road goods transport cabotage 	<p>2. Règlementation nationale</p> <p><u>Instruments légaux et réglementaires en vigueur (y compris les instruments de transposition des règlements communautaires relatifs au cabotage)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Loi n° 82-1153 du 30.12.1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI ; art.6-1 et 6-2, modifiée en dernier lieu par Loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009) - Décret n°2010-389 du 19.04.2010 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux (ce texte précise les conditions d'application de la loi 2009-1503 afin de mieux encadrer le cabotage et de permettre la sanction des infractions commises) - Décret n°99-752 du 30.08.1999 relatif aux transports routiers de marchandises modifié par décret du 19.04.2010 - Décret n° 99-269 du 6.04.1999 portant approbation du contrat-type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique (modifié par Décret n°2000-1052 du 20.10.2000) - Arrêté du 9.11.1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises (modifié par arrêté du 8.01.2004 et en dernier lieu par arrêté du 22.04.2010) - Circulaire n° 2004-9 du 18.03.2004 relative à l'application du règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil du 25.10.1993 modifié fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre - Circulaire 2004-29 du 28.04.2004 relative à l'élargissement de l'Union européenne au 1.05.2004 et ses conséquences dans le domaine du transport routier de marchandises - Décret n° 2004-1080 du 11.10.2004 relatif aux transports de cabotage routier de marchandises

<p>3. Start and limits of cabotage rights by non-residents</p> <p>3.1 <u>Date from which carriers from the 12 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 the 10 new countries. As a result, cabotage on French territory may be performed by:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cypriot, Maltese and Slovenian carriers as from 1.05.2004 - Estonian, Lithuanian, Slovak, Latvian and Czech carriers as from 1.05.2009 - Hungarian and Polish carriers as from 1.05.2009 - Romanian and Bulgarian carriers as from 01.01.2012 (initially 01.01.2010, but then postponed until 31.12.2011) <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"> - French carriers are subject to the same dates for the sake of reciprocity <p>3.2 <u>Administrative requirements for non-resident carriers</u></p> <p>Non-resident carriers established in a Member State of the European Economic Area must imperatively hold a Community licence (as per Regulation 881/92, superseded by Regulation EC 1072/2009), a certified true copy (numbered copy, and not a photocopy) of which must be on board vehicles performing a cabotage transport operation</p> <p>If the vehicle is driven by a driver recruited in an EU third country, a certificate of employment (between the employer and the driver) issued by the competent authority in the carrier's country, must be on board</p> <p>3.3 <u>Limits to cabotage performed by non-residents</u></p> <p><u>Time-limit:</u> cabotage in France is subject to the prior performance of an international transport operation. If the international transport operation has France as its destination, cabotage is restricted to 3 operations in France, to be performed within 7 days from unloading the goods from the international operation. Moreover, cabotage must be performed with the same traction</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 12 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 français peut être effectué par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les transporteurs chypriotes, maltais et slovènes à partir du 1.05.2004, - les transporteurs estoniens, lettons, 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 01.01.2012 (initialement 01.01.2010 mais report jusqu'au 31.12.2011) <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"> - Les transporteurs français sont soumis aux mêmes dates à titre de réciprocité <p>3.2 <u>Formalités devant être remplies par les non-résidents</u></p> <p>Le transporteur non résident et établi dans un Etat partie à l'Espace économique européen doit obligatoirement être titulaire d'une licence communautaire (instituée par le règlement 881/92, remplacé par Règlement CE 1072/2009) dont une copie conforme (numérotée et pas une photocopie) doit se trouver à bord du véhicule effectuant un transport de cabotage.</p> <p>Si le véhicule est conduit par un conducteur recruté dans un Etat tiers de l'UE, il doit avoir à bord une attestation de la relation d'emploi (entre l'employeur et son conducteur), délivrée par l'autorité compétente située dans le pays du transporteur</p> <p>3.3 <u>Limites imposées au cabotage effectué par les non-résidents</u></p> <p><u>Limite temporelle:</u> le cabotage en France est subordonné à la réalisation préalable d'un transport international. Si le transport international est à destination du territoire français, le cabotage est limité à 3 opérations en France, lesquelles doivent être achevées dans les 7 jours suivant le déchargement</p>
--	---

FRANCE / FRANCE

<p>unit. If France is not the destination of the international transport operation, only one cabotage operation may be performed following entry of the empty vehicle onto French territory. This operation must be completed within 7 days from unloading the goods from the international operation. <u>Documents</u>: any vehicle performing a cabotage operation must have on board a document evidencing the prior international transport operation and supporting evidence for the cabotage operation performed.</p>	<p>ayant fait l'objet du transport international. Le cabotage doit, en outre, être réalisé avec le même véhicule moteur. Lorsque le transport international n'est pas à destination de la France, il ne peut être effectué qu'une seule opération de cabotage dans un délai de 3 jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire français. Cette opération doit être achevée dans un délai de 7 jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international. <u>Documents</u> : Tout véhicule effectuant une opération de cabotage doit avoir à son bord un document attestant du transport international préalable et un justificatif de l'opération de cabotage réalisée.</p>
<p>4. Freight Charges</p> <p>4.1 <u>Countries where carriage charges may be freely set:</u></p> <p>Carriage charges must amount to "fair remuneration" (LOTI art. 6) and cover specific costs: fuel, rent, salary of the company head, costs arising from social security and labour law (art. 23-1 of the Law of 1.02.1995). If carriage charges are "excessively low", penal sanctions may be imposed both on the carrier and on his customer by virtue of Law n° 92-1445 of 31.12.1992 on subcontracting transport operations and of Law n° 96-603 of 5.07.1996 – the so-called "modernising" law. French law governs the cabotage operation as regards VAT.</p> <p>4.2 <u>Professional / customary / other rules relating to adjustments to carriage charges as a function of fuel price changes</u></p> <p>Law n° 95-96 of 1.02.1995, article 24 (amended by Laws n°2006-10 of 5.01.2006 and n°2008-776 of 4.08.2008) sets two mechanisms depending on whether the parties have envisaged or not the adjustments to carriage charges. This clause applies to domestic and international transport. Carriage charges are indexed as of right to fuel charges. The invoice must explicitly mention the carriage charges borne by the company.</p> <p>4.3 <u>Remuneration for excessive vehicle immobilisation during loading and unloading operations</u></p> <p>Unless the parties to the contract of carriage have foreseen other rules in this respect, the standard contracts which apply in such cases foresee additional remuneration if the normal waiting times for the vehicle and crew are exceeded</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 doit correspondre à « une juste rémunération » (art. 6 de la LOTI) et couvrir des charges bien précises : carburant, loyers, rémunération du chef d'entreprise, coûts générés par la sécurité sociale et le droit du travail (art. 23-1 de la loi du 1.02.1995). Si le prix du transport est « abusivement bas », les sanctions pénales peuvent être infligées tant au transporteur qu'à son client en vertu de la loi n° 92-1445, du 31.12.1992, sur la sous-traitance transport et de la loi n° 96-603, du 5.07.1996, dite de modernisation. La loi française régit l'opération de cabotage en ce qui concerne la TVA.</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>La Loi 95-96 du 1.02.1995, article 24 (modifié par Lois 2006-10 du 5.01.2006 et 2008-776 du 4.08.2008) fixe deux mécanismes selon que les parties ont ou non envisagé la révision du prix du transport. Cette clause s'applique en transport intérieur et international. Le prix du transport est indexé de plein droit sur les charges de carburants. La facture doit faire apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise.</p> <p>4.3 <u>Rémunération pour l'immobilisation excessive du véhicule, lors des opérations de chargement et de déchargement</u></p> <p>Si les parties au contrat de transport n'ont pas convenu d'autres règles à cet égard, les contrats types, qui s'appliquent alors, prévoient un complément de rémunération si les temps normaux d'attente du véhicule et de l'équipage sont dépassés. Les temps normaux d'immobilisation sont les</p>

<p>Normal immobilisation times are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - for shipments of 3 tonnes and over, but under 10 tonnes or 30m³: 1 hour when the appointment is kept, 1h30 when the time-frame is observed, 2 hours in all other cases - for shipments of over 10 tonnes or 30m³ or tank shipments: 1 hour when the appointment is kept, 2 hours when the time-frame is observed, 3 hours in all other cases <p>“Appointment” means the exact and firm date and time set by the parties to the contract of carriage for the vehicle’s availability at the place of loading or unloading</p> <p>“Time-frame” means the period – whether or not on a specific day – set by mutual agreement by the parties to the contract of carriage for the vehicle’s availability at the place of loading or unloading</p> <p>4.4 <u>Amount of additional remuneration in case of excessive immobilisation</u></p> <p>No specific amount foreseen by law</p> <p>Unless otherwise stipulated by the parties to the contract of carriage, additional remuneration arising from the standard contract may only be set by the carrier based on the cost price of his vehicle and crew (remuneration for immobilisation of the vehicle/crew combination). No compensation is foreseen for damage sustained through immobilisation (e.g. another transport operation missed due to the vehicle’s immobilisation)</p> <p>Carriers are not obliged to prove their customer’s fault. Their entitlement to additional remuneration follows from the sole exceeding of the waiting time. However, carriers lose this right if their customer proves that the delay in taking over or delivering the goods is attributable to the carrier alone</p> <p>Additional remuneration is invoiced to the sender if vehicle immobilisation occurred during taking over of the goods. It is invoiced to the consignee if immobilisation occurred upon delivery. If the latter becomes insolvent, the additional remuneration may be invoiced to the sender</p>	<p>suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour des envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes mais inférieurs à 10 tonnes ou 30m³ : 1h en cas de rendez-vous respecté, 1h30 en cas de plage horaire respectée, 2h dans tous les autres cas - pour des envois de plus de 10 tonnes ou supérieur à 30m³ ou un transport en citerne : 1h en cas de rendez-vous respecté, 2h en cas de plage horaire respectée, 3h dans tous les autres cas. <p>Par « rendez-vous », on entend la fixation, par les parties au contrat de transport, d’un jour et d’une heure précis et fermes pour la mise à disposition du véhicule au lieu de chargement ou de déchargement.</p> <p>Par « plage horaire », on entend la période, pour un jour donné ou non, fixée d’un commun d’accord par les parties au contrat de transport pour la mise à disposition du véhicule sur les lieux de chargement ou de déchargement</p> <p>4.4 <u>Montant du complément de rémunération en cas d’immobilisation excessive</u></p> <p>Aucun montant précis n’est prévu par la législation</p> <p>Lorsque rien n’a été stipulé par les parties au contrat de transport, un complément de rémunération, résultant du contrat type, ne peut être fixé par le transporteur que sur la base du prix de revient de son véhicule et de l’équipage (rémunération de l’immobilisation du couple véhicule/équipage). L’indemnisation du dommage causé par l’immobilisation (par exemple, un autre transport manqué en raison de l’immobilisation du véhicule) n’est pas prévue</p> <p>Le transporteur n’est pas tenu de démontrer la faute de son client. Son droit au complément de rémunération résulte du seul fait du dépassement du temps d’attente. Par contre, le transporteur perd ce droit si son client prouve que le retard lors de la prise en charge ou à la livraison est imputable au seul transporteur</p> <p>Le complément de rémunération est facturé à l’expéditeur de la marchandise si l’immobilisation du véhicule a eu lieu lors de la prise en charge. Il est facturé au destinataire si l’immobilisation du véhicule a eu lieu lors de la livraison. Si ce dernier devient insolvable, le complément de rémunération peut alors être facturé à l’expéditeur</p>
<p>5. Terms governing contracts of carriage</p> <p>5.1 <u>Form of the contract</u></p> <p>Contracts of carriage are purely by mutual assent and are executed through a mere contractual consensus (<i>consensus ad idem</i>). The absence of a consignment note in no way impairs the validity of the contract of carriage, which remains fully applicable</p> <p>However, by virtue of French administrative regulations, a consignment note is compulsory on</p>	<p>5. Conditions régissant le contrat de transport</p> <p>5.1 <u>Forme de contrat</u></p> <p>Le contrat de transport est purement consensuel et se forme par seul échange des volontés. L’absence de la lettre de voiture n’entache nullement la validité du contrat de transport qui demeure parfaitement valable.</p> <p>Toutefois, en vertu de la réglementation administrative française, la lettre de voiture est</p>

FRANCE / FRANCE

board the vehicle and its absence is sanctioned as a class 5 minor offence (c.f. IRU survey on administrative and penal sanctions on the absence of accompanying documents)

5.2 Legislation governing contracts of carriage for cabotage operations

Cabotage in France is subject to French law unless the parties to the contract of carriage have decided otherwise

The parties to the contract of carriage may subject the contract of carriage for cabotage either to the CMR Convention or to the civil law (of obligations) of the carrier's country. In that case, the five public policy provisions imposed by the French Commercial Code must imperatively be observed, i.e.

- that of article L 133-1 which admits only two grounds for the carrier's exemption (inherent defect or *force majeure* for damages and *force majeure* for losses). Therefore, the provisions e.g. of the CMR or foreign law on special risks would not apply
- that of article L 133-3 according to which receiving the goods carried precludes any action against the carrier for damage or partial loss unless, within three working days following receipt of the goods, the consignee has notified the carrier of his duly justified protest by extrajudicial document or registered letter. A loss assessment request submitted within the same time-limit is equivalent to such protest
- that of article L 133-8 which foresees that only inexcusable fault is equipollent to wilful misconduct
- that of article L 132-8 on direct action for payment of the carrier's services
- that of article L 441-6 which restricts agreed deadlines for payment to maximum 30 days for road transport operations

5.3 Major features of the liability of carriers performing cabotage

"Faultless" liability

Exemption causes:

By virtue of the French Commercial Code (article L133-1): inherent defects of the goods carried and *force majeure* (unforeseeable, irresistible and outside event) may relieve the carrier of liability. Under French case-law, a fault on the part of the rightful claimant (sender, consignee) of the goods may also relieve the carrier of liability

5.4 Concurrence of contractual and non-contractual claims

French law is based on the principle of non-

obligatoire à bord du véhicule et son absence est sanctionnée par la contravention de 5^e classe (voir l'étude de l'IRU sur les sanctions administratives et pénales pour défaut de documents de bord)

5.2 Droit applicable au contrat de transport effectué en cabotage

Le cabotage en France est soumis au droit français si les parties au contrat de transport n'en ont pas décidé autrement.

Les parties au contrat de transport peuvent soumettre le contrat de transport en cabotage à la Convention CMR ou au droit civil (des obligations) du pays du transporteur. Dans ce cas, les cinq dispositions d'ordre public, imposées par le Code de commerce français, doivent impérativement être respectées, à savoir :

- celle de l'article L 133-1 qui n'admet que deux causes d'exonération du transporteur (vice propre ou la force majeure pour les avaries et la force majeure pour les pertes). Il s'ensuit que, par exemple, les dispositions de la CMR ou du droit étranger sur les risques particuliers ne s'appliqueraient pas,
- celle de l'article L 133-3 selon lequel la réception des biens transportés éteint toute action contre le transporteur pour avarie ou perte partielle si dans les trois jours (non compris les jours fériés) qui suivent celui de cette réception, le destinataire n'a pas notifié au transporteur, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée. Une demande d'expertise, présentée dans le même délai, vaut la protestation
- celle de l'article L 133-8 qui prévoit que seule est équipollente au dol la faute inexcusable
- celle de l'article L 132-8 sur l'action directe en paiement des prestations du transporteur
- celle de l'article L 441-6 qui limite les délais de paiement convenus à maximum 30 jours pour les transports routiers

5.3 Caractéristiques principales de la responsabilité du transporteur exerçant le cabotage

Responsabilité « sans faute »

Causes d'exonération :

En vertu du Code de commerce français (article L133-1): le vice de la chose transportée et la force majeure (événement imprévisible, irresistible et extérieur) peuvent exonérer le transporteur de sa responsabilité. En vertu de la jurisprudence française, la faute de l'ayant droit (expéditeur, destinataire) à la marchandise peut également exonérer le transporteur de sa responsabilité

5.4 Concours de l'action contractuelle avec l'action extracontractuelle

Le droit français repose sur le principe de non cumul

FRANCE / FRANCE

concurrency of contractual and non-contractual liability	de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité délictuelle
<p>5.5 <u>Duration of the carrier's liability (beginning, end)</u></p> <p>Carriers' liability starts upon taking over the goods for carriage and ends upon their delivery (in the material and legal sense of the word).</p>	<p>5.5 <u>Période de responsabilité du transporteur (début, fin)</u></p> <p>La responsabilité du transporteur débute dès la prise en charge du bien prévu pour le transport et cesse avec sa livraison (au sens matériel et juridique du terme).</p>
<p>5.6 <u>Ceiling for compensation in case of damage to or loss of the goods</u></p> <p>If no value has been declared, the ceiling for compensation for losses and damages is:</p> <ul style="list-style-type: none"> - for shipments of 3 tonnes and over: € 14 per kilo of lost or damaged goods. However, compensation may not exceed € 2,300 per tonne remitted for shipment - for shipments under 3 tonnes: € 23 per kilo of lost or damaged goods. However, compensation may not exceed € 750 per lost or damaged package (e.g. one film-wrapped pallet = one package) – article 31 of the General Standard Contract 	<p>5.6 <u>Plafond de l'indemnité en cas d'avarie ou de perte de la marchandise</u></p> <p>A défaut de déclaration de valeur, la limitation de réparation, pour les pertes et avaries, est plafonnée à:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour les envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes : 14 € par kilo de biens perdus ou avariés. Toutefois, l'indemnisation ne peut pas dépasser 2'300 € par tonne remise lors de l'envoi - pour les envois inférieurs à 3 tonnes : 23 € par kilo de biens perdus ou avariés. Toutefois, l'indemnisation ne peut pas dépasser 750 € par colis perdu ou avarié (par exemple : une palette filmée = un colis) - article 21 du Contrat type général
<p>5.7 <u>Definition of delay when the parties have not agreed a time-limit for delivery</u></p> <p>Delay is either any exceeding of the agreed time-limit, or that set in standard contracts (one day = 450 km) The plaintiff must justify damages that are direct and foreseeable. Ceiling for compensation in case of delay = carriage charges</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 s'entend soit du dépassement du délai convenu, soit de celui fixé dans les contrats types (un jour = 450 km) Le demandeur doit justifier d'un préjudice qui doit être direct et prévisible Plafond de l'indemnité en cas de retard : Prix du transport</p>
<p>5.8 <u>Compensation for other losses (loss of profit, moral losses, special interest, etc.)</u></p> <p>All types of damages must be compensated, including loss of gain (art. 1149 of the French Civil Code). If these damages are evidenced they come under the basis for compensation, which is then subject to a ceiling</p>	<p>5.8 <u>L'indemnisation d'autres pertes (manque à gagner, pertes morales, intérêt spécial, etc.)</u></p> <p>Tous les types de dommage doivent être indemnisés, y compris le gain manqué (art. 1149 du Code civil français). Si ces dommages sont démontrés, ils entrent dans l'assiette de l'indemnité qui sera ensuite plafonnée</p>
<p>5.9 <u>Liability ceiling in case of wilful misconduct or default considered as equivalent to wilful misconduct (please refer to article L.133-8 of the Commercial Code for a definition)</u></p> <p>Wilful misconduct or proven inexcusable fault by the carrier denies him any right to avail himself of liability ceilings Wilful misconduct or inexcusable fault committed by his agents or servants (including employees) and subcontractors reflect on the carrier</p>	<p>5.9 <u>Plafond de responsabilité en cas de dol ou de faute équivalente au dol (pour la définition, voir article L.133-8 code de commerce)</u></p> <p>Le dol ou la faute inexcusable prouvée du transporteur, prive celui-ci de tout droit lui permettant de bénéficier du plafond de la responsabilité. Le dol ou la faute inexcusable commis par les préposés (salariés inclus) et les entreprises sous-traitantes rejaillissent sur le transporteur</p>

FRANCE / FRANCE

<p>5.10 <u>Responsibility for loading, stowage and unloading</u></p> <p>Loading, securing and stowage are the sender's responsibility if the shipment is 3 tonnes or over. The unloading of a shipment of 3 tonnes or over is the consignee's responsibility. These duties are set by standard contracts and may therefore be amended by the parties to the contract of carriage</p> <p>5.11 <u>Carrier's liability for the actions of third parties</u></p> <p>1° If the carrier makes use of the services of e.g. cargo handlers, rental cranes with crane operator, etc., within the framework of the contract of carriage, he would be liable for any fault on their part vis-à-vis the contractual partner. In that case, the carrier would then have a right of appeal against a third party (in this case against the handler or crane provider). However, the latter will compensate the carrier according to the rules applicable to work by contract agreement (<i>locatio operis</i>). Therefore, the compensation paid by the carrier to his customer may differ from the compensation payable to the carrier by the cargo handler or crane provider If the claimant of the goods initiates proceedings directly against a third party, his action will be based on liability arising from negligence [<i>"responsabilité quasi-délictuelle"</i>] (article 1382 of the Civil Code)</p> <p>2° If a carrier entrusts the carriage to another carrier (subcontractor):</p> <ul style="list-style-type: none"> - He takes on the capacity as a forwarding agent provided that the customer agreed that he could freely choose the subcontractor and conclude the contract of carriage with the latter on his behalf. He would be liable for the subcontractor's actions according to the rules applicable to commissions. His appeal against the subcontractor should be based on the rules applicable to contracts of carriage - He remains a carrier if the subcontractor was chartered without his customer's consent, but still assumes the same liabilities as a forwarding agent (LOTI article 33, amended by the Law of 8 December 2009) <p>5.12 <u>Legal obligation to insure liability arising from the contract of carriage</u></p> <p>No legal obligation to take out contractual liability insurance. However, in practice, French carriers insure their liability arising from contracts of carriage</p> <p>5.13 <u>Carriers' right of retention of the goods and other rights (security, preferential right)</u></p> <p>The unpaid carrier enjoys:</p>	<p>5.10 <u>Responsabilité pour le chargement, l'arrimage et le déchargement</u></p> <p>Le chargement, le calage et l'arrimage sont à la charge de l'expéditeur si l'envoi est égal ou supérieur à 3 t. Le déchargement d'un envoi égal ou supérieur à 3 tonnes est à la charge du destinataire Ces devoirs sont fixés par les contrats type et peuvent donc être modifiés par les parties au contrat de transport</p> <p>5.11 <u>Responsabilité du transporteur du fait d'autrui</u></p> <p>1° Si le transporteur fait recours, par exemple, aux services de manutentionnaires, loueurs de grue avec grutier, etc., il répondrait, dans le cadre du contrat de transport de leur faute vis-à-vis du partenaire contractuel. Certes, le transporteur bénéficie alors du droit de recours contre un tiers (dans notre cas, contre le manutentionnaire ou loueur de grue). Toutefois, ces derniers indemniseront le transporteur selon les règles s'appliquant au contrat de louage d'ouvrage. Il s'ensuit que l'indemnité payée par le transporteur à son client peut différer de l'indemnité due au transporteur par le manutentionnaire ou le loueur de grue Si l'ayant droit à la marchandise intente une action en justice directement contre un tiers, son action sera basée sur la responsabilité quasi-délictuelle (article 1382 du Code civil)</p> <p>2° Si un transporteur confie l'opération de transport à un autre transporteur (transporteur sous-traitant) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - il acquiert la qualité de commissionnaire de transport, s'il dispose du consentement de son client pour choisir librement le transporteur sous-traitant et pour conclure avec lui en son nom le contrat de transport. Il répond de son fait conformément aux règles s'appliquant au contrat de commission. Son recours contre le transporteur sous-traitant doit être fondé sur les règles s'appliquant au contrat de transport - il reste transporteur si l'affrètement du sous-traitant a été fait sans le consentement de son client mais il assume néanmoins les mêmes responsabilités qu'un commissionnaire de transport (article 33 de la LOTI, modifié par loi du 8 décembre 2009) <p>5.12 <u>Obligation légale de l'assurance de la responsabilité résultant du contrat de transport</u></p> <p>Il n'existe aucune obligation légale d'assurance de la responsabilité contractuelle. Toutefois, dans la pratique, les transporteurs français assurent leur responsabilité résultant des contrats de transport</p> <p>5.13 <u>Droit de rétention de la marchandise et autres droits du transporteur (gage, privilège)</u></p> <p>Le transporteur impayé dispose :</p>
--	--

- a right of retention (enjoyed by any holder of the goods, securities, etc.)
- a preferential right (specific right granted by the law, among other to carriers for the recovery of debts, including previous ones provided that the debtor was involved in such previous transport operations as well as in those entitling the carrier to this preferential right (article L-133-7 of the Commercial Code)
- direct action, based on Law 75-1334 (amended) on subcontracting, provided that payment was not made by the sender of the goods (e.g. the forwarding agent), this direct action entitles the carrier to seek payment from the customer, provided that:
 - (i) subcontracting was accepted by the customer, including the terms of payment
 - (ii) the customer still owes something to the forwarding agent (or sender of the goods)
- direct action, based on article L 132-8 of the Commercial Code which entitles him:
 - (i) in single relationships (the customer and sender of the goods are one and the same), to have the sender pay for carriage forward and the consignee pay for carriage paid
 - (ii) if the initial customer and sender of the goods [e.g. a forwarding agent (regardless of his default)] are not the same person, to claim payment from the initial customer and/or the consignee, regardless of whether the initial customer already paid the sender (forwarding agent) and therefore pays twice

Rental agencies providing vehicles with a driver also enjoy direct action for payment, which enables them to act against their customers' customers (LOTI of 30.12.1982, article 34)

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

In France, administrative law makes it compulsory to draw up a consignment note. Its absence represents a class 5 minor offence subject to a maximum fine of € 1,500 (no minimum amount under French criminal law)

Two texts foresee the (not identical) indications to be recorded in the consignment note. The French government plans to correct this anomaly to ensure that both texts comply with one another

Indications in the consignment note as per article L 132-9 of the Commercial Code

- date when consignment note was drawn up
- nature and weight or capacity of goods
- time-limit for carriage
- name and address of forwarding agent if applicable

- du droit de rétention (droit qui appartient à tout détenteur de la marchandise, des papiers valeurs, etc.)
- du privilège (droit spécifique accordé par la loi, entre autres, au transporteur pour recouvrer les créances, dont celles antérieures à condition que son débiteur ait été impliqué dans ces opérations de transport antérieures et dans celles donnant lieu au privilège (article L-133-7 du Code de commerce)
- de l'action directe, basée sur la Loi 75-1334 modifiée, relative à la sous-traitance, lorsqu'il n'a pas été payé par l'expéditeur de la marchandise (par exemple, le commissionnaire de transport), cette action directe l'autorise à demander paiement au donneur d'ordre, à condition que :
 - (i) la sous-traitance ait été acceptée par le donneur d'ordre et ses conditions de paiement également agréées
 - (ii) le donneur d'ordre doive encore quelque chose au commissionnaire de transport (expéditeur de la marchandise)
- de l'action directe, basée sur l'article L 132-8 du Code de commerce qui lui permet :
 - (i) dans les rapports simples (le donneur d'ordre et l'expéditeur de la marchandise sont la même personne) de faire payer les ports dus par l'expéditeur et les ports payés par le destinataire
 - (ii) si le donneur d'ordre initial et l'expéditeur de la marchandise [par exemple : un commissionnaire de transport (peu importe sa défaillance)] ne sont pas la même personne, de réclamer paiement au donneur d'ordre initial et/ou au destinataire. Peu importe que le donneur d'ordre initial ait déjà réglé l'expéditeur (commissionnaire de transport) et paie donc deux fois

Les loueurs de véhicules avec conducteurs bénéficient également de l'action directe en paiement qui leur permet d'agir contre les clients de leurs clients (article 34 LOTI du 30.12.1982)

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

En France, l'établissement de la lettre de voiture est, en vertu du droit administratif, obligatoire. Son absence constitue une contravention de 5^{ème} classe et est sanctionnée d'une amende s'élevant à 1500 € maximum (il n'y a pas de minima en droit pénal français)

Deux textes prévoient les mentions (non identiques) que doit contenir la lettre de voiture. Le Gouvernement français a en projet de corriger cette anomalie pour mettre les deux textes en conformité

Mentions de la lettre de voiture selon l'article L 132-9 du Code de commerce :

- date de l'établissement de la lettre de voiture
- nature et poids ou contenance des objets
- délai de transport
- nom et domicile du commissionnaire s'il y en a un

FRANCE / FRANCE

- name of person to whom the goods are being sent
- name and address of carrier
- carriage charges
- compensation payable in case of delay
- signature of sender or forwarding agent
- in the margin, marks and numbers of goods carried

Indications in the consignment note as per article 4 of the Order of 9 November 1999 (amended by Orders dated 8.01.2004 and 22.04.2010)

- date when consignment note was drawn up
 - carrier's name, address and SIREN or identification number "as well as, for cabotage in France, references to carrier's registration at the tax centre for non-residents",
 - date of taking over of the goods
 - nature and quantity or weight or volume of the goods (may be provided as a summary)
 - name of sender or shipper
 - full address of place of loading
 - name of consignee
 - full address of place of unloading
- In addition, specifically for cabotage operations:
- traction unit registration number
 - date when the goods subject to the prior international carriage were unloaded

N.B.: the lack of these indications is not a criminal offence. However, the absence of the CMR consignment note for the prior international carriage and of the consignment notes for each cabotage operation is a class 5 offence (fine of 1500 Euro). Furthermore, not indicating the "follow-up document" is punishable and may lead to vehicle immobilisation. Consequently, if the carrier decides to substitute a consignment note for the "follow-up document", the consignment note must include, on pain of sanctions, all indications which are compulsory for the follow-up document

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

The carrier must check the apparent condition of the packaging. If he notes a defect, he enters reservations; however, the lack of reservations does not prevent him from proving the sender's fault (Article 6 of the general standard contract)

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 declaration of value or of special interest must be specified in the consignment note. Such an indication leads to a price increase; however, non-compliance with this requirement does not affect the declaration's validity (articles 21-22 of the general standard contract)

- nom de celui à qui la marchandise est adressée
- nom et domicile du transporteur
- prix du transport
- indemnité due pour cause de retard
- signature de l'expéditeur ou du commissionnaire
- dans la marge, les marques et numéros des objets transportés

Mentions de la lettre de voiture selon l'article 4 de l'arrêté du 9 novembre 1999 (modifié par arrêtés du 8.01.2004 et du 22.04.2010)

- date d'établissement de la lettre de voiture
 - nom, adresse et numéro de SIREN ou d'identification du transporteur « ainsi qu'en cas de cabotage en France références de son immatriculation au centre des impôts des non résidents »
 - date de prise en charge de la marchandise
 - nature et quantité ou poids ou volume de la marchandise (ces informations peuvent être fournies dans un état récapitulatif)
 - nom de l'expéditeur ou du remettant
 - adresse complète du lieu de chargement
 - nom du destinataire
 - adresse complète du lieu de déchargement
- plus pour les opérations de cabotage spécifiquement :
- le numéro d'immatriculation du véhicule moteur
 - la date de déchargement des marchandises (ayant fait l'objet du transport international préalable)

Remarque : le défaut de ces mentions n'est pas punissable pénalement. En revanche, l'absence à bord du véhicule de la lettre de voiture CMR relative au transport international préalable et des lettres de voiture relatives à chaque opération de cabotage est une contravention de 5^e classe (1500 euros d'amende). En outre, le défaut de mention « du document de suivi » est punissable et peut entraîner l'immobilisation du véhicule. Il s'ensuit que si le transporteur décide de remplacer « le document de suivi » par la lettre de voiture, celle-ci doit contenir, sous peine de sanction, toutes les mentions qui sont obligatoires pour le document de suivi.

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

Le transporteur est tenu de vérifier l'état apparent de l'emballage. S'il constate un défaut, il émet des réserves mais leur absence ne l'empêche pas de prouver la faute de l'expéditeur (article 6 du contrat type général)

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 ?

La déclaration de valeur ou d'intérêt spécial doit être inscrite dans la lettre de voiture. Une telle inscription donne lieu à un supplément de prix, mais le non-respect de cette exigence n'affecte pas la validité de la déclaration (articles 21-22 du contrat type général)

5.15 Reasons entitling the carrier to refuse taking over the goods

The carrier must make an external check of the load from the points of view of both road safety and conservation of the goods. If the safety of road users seems at risk, he requests that the goods be reloaded, failing which he must decline transport. If the conservation of the goods seems at risk, he enters reservations; if the latter are not accepted, he may refuse to take over the goods (article 7 of the general standard contract)

5.16 Change in the place designated for delivery and name of consignee

The sender may issue instructions altering the contract (e.g. change the place of unloading); however, this right ceases as soon as the consignee exercises his right to delivery (in principle, when he accepts delivery). The instructions must be immediately confirmed in writing or by any other means to record these. The carrier is not required to carry out such instructions if they prevent him from fulfilling earlier commitments (in which case he must advise the sender in writing or by equivalent means). If such instructions entail an immobilisation of the vehicle/crew combination, the carrier is entitled to additional remuneration or in any case to a price readjustment (articles 4,17 of the general standard contract)

5.17 Time of delivery of the goods

In addition to appointments (set time) and time-frames (from this time to that), the standard contract foresees "other cases" (nothing specified) and therefore sets the times for placing the goods at the consignee's disposal. In such cases, if unloading is not completed at 18.00h or upon the factory's closing, these times are suspended until the next day at 08.00h or opening time. Finally, it is foreseen that the sender indicates time-limits for placing the goods at the consignee's disposal, failing which his contractual liability may be involved

Delivery in the consignee's absence is only foreseen in two standard contracts – that for "funds and securities" and that for "rolling stock". The effect is to shift the time of delivery, which is supposed to take place when the carrier deposits the goods at the agreed place, by leaving a signed document of carriage. However, the consignee is granted some leeway from his opening time to dispute this or make reservations. This does not in any way exempt him from making a justified protest within 3 days, if applicable. It should be noted that carriers did not wish for this clause to be reproduced in the other standard contracts. (However, the latter will soon be complemented with a possibility of introducing this

5.15 Motifs autorisant le transporteur à refuser la prise en charge de la marchandise

Le transporteur est tenu de procéder à une vérification extérieure du chargement au double plan de la sécurité routière et de la conservation de la marchandise. Si la sécurité des usagers de la route semble compromise, il demande qu'il soit refait et, à défaut, il doit refuser le transport. Si la conservation des marchandises paraît menacée, il émet des réserves et, si elles ne sont pas acceptées, il peut refuser la prise en charge (article 7 du contrat type général)

5.16 Modification du lieu de destination et du nom de destinataire

L'expéditeur peut donner des instructions de nature à modifier le contrat (par exemple, changer le lieu du déchargement), mais ce droit cesse à partir du moment où le destinataire fait valoir son droit à la livraison (en principe lorsqu'il accepte la livraison). Les instructions doivent être immédiatement confirmées par écrit ou tout procédé en permettant la mémorisation. Le transporteur n'est pas tenu de les exécuter si elles l'empêchent d'honorer des engagements antérieurs (dans ce cas, il avise l'expéditeur par écrit ou procédé équivalent). Si les instructions entraînent une immobilisation du couple véhicule/équipage, le transporteur perçoit un complément de rémunération. En tout cas, elles entraînent un réajustement du prix (articles 4, 17 du contrat type général)

5.17 Horaires de livraison de la marchandise

Le contrat type prévoit à côté du rendez-vous (heure fixe), de la plage horaire (de telle heure à telle heure), les « autres cas » (rien n'est spécifié) et fixe, en conséquence, les temps de mise à disposition. Dans ces cas, si le chargement n'est pas terminé à 18 heures ou lors de la fermeture de l'usine, ces durées sont suspendues jusqu'au lendemain 8 heures ou heure d'ouverture. Enfin, il est prévu que l'expéditeur indique les heures limites de mise à disposition, sous peine d'engager sa responsabilité contractuelle

La livraison en l'absence n'est prévue que dans deux contrats types : celui « fonds et valeurs » et « véhicules roulants ». Il s'agit de décaler le moment de la livraison qui est censée intervenir quand le transporteur dépose la marchandise à l'endroit convenu, en laissant un document de transport signé. Toutefois, un certain temps est imparti au destinataire, dès ouverture de ses magasins, pour la contester ou faire des réserves. Ceci ne dispense absolument pas d'émettre une protestation motivée dans les 3 jours, le cas échéant. A noter que les transporteurs n'ont pas voulu que cette clause soit reprise dans les autres contrats types (mais ceux-ci seront complétés bientôt, d'où la possibilité

provision)

Delivery in absence must not be confused with "abandoning" the goods or the loaded vehicle at the consignee's door. In the latter case, the carrier would commit gross misconduct likely to involve his liability

5.18 Maximum time-limit for payment of the carrier's invoices

Article L 441-6 of the Commercial Code (amended by law n°2006-10 of 5 January 2006 concerning security and development of transport) specifies that, notably for goods transport by road, the agreed deadlines for payment can in no way exceed 30 days from the invoice date. This text forbids the stipulation of deadlines exceeding 30 days.

5.19 Periods of limitation for claims by the claimant or carrier

- 1 year (Commercial Code art. L133-6)
- 5 years "in case of fraud or unfaithfulness on the carrier's part" (article L133-6 of the commercial code)

Start of the period of limitation

Damage, partial loss, delay, claim for payment of other transport costs: date on which the goods were delivered or on which delivery was offered to the consignee

Total loss: date on which delivery should have taken place. (article L133-6 of the commercial code)

Subject to a special clause in the contract, a presumption of loss arises if delivery has not taken place within 30 days following the agreed time-limit or, for lack of such a time-limit, upon expiry of the time-limit set by the standard contracts (article 20 of the general standard contract)

Grounds for suspension of the period of limitation

The period of limitation is suspended by the grounds foreseen in French ordinary law (art. 2251 of the Civil Code), i.e.

- if the person is unable to act at law
- if the person is under a legal incapacity

(N.B.: In France, a written claim to the carrier has no effect on the period of limitation)

Grounds for the fresh accrual of rights of action (interruption of the period of limitation)

The period of limitation is interrupted by the grounds foreseen in French ordinary law, i.e.:

- court summons (even before a court not having jurisdiction), formal notice to pay, dstraint (article 2244 of the Code Civil)
- acknowledgement of the law of the plaintiff (article 2248)

d'introduire cette disposition)

La livraison en absence ne peut pas être confondue avec « l'abandon » de la marchandise ou d'un véhicule chargé devant les portes du destinataire. Dans ce dernier cas, le transporteur procédant ainsi commettrait une « faute lourde » de nature à engager sa responsabilité

5.18 Délai maximum pour le paiement des factures du transporteur

L'article L441-6 du Code de commerce (modifié par la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports) prévoit que notamment pour le transport routier de marchandise les délais de paiement convenus ne peuvent en aucun cas dépasser trente jours à compter de la date d'émission de la facture. Ce texte prohibe la stipulation de délai excédant 30 jours.

5.19 Délais de prescription pour les réclamations de l'ayant droit à la marchandise et du transporteur

- 1 an (art. L133-6 du Code de commerce).
- 5 ans « en cas de fraude ou d'infidélité du transporteur » (article L133-6 du code de commerce)

Point de départ de la prescription

Avarie, perte partielle, retard, demande en paiement des frais de transport autres : jour où la marchandise a été livrée ou la livraison a été proposée au destinataire. Perte totale : jour où la livraison aurait dû être effectuée. (art. L133-6 du Code de commerce).

Sous réserve d'une clause spéciale dans le contrat de transport, il y a une présomption de perte si la livraison n'a pas été effectuée dans les 30 jours suivant le délai convenu ou, à défaut de ce dernier, à l'expiration du délai fixé par les contrats types (article 20 du contrat type général)

Causes de suspension de la prescription

La prescription est suspendue par les causes prévues dans le droit commun français (art. 2251 du Code civil), à savoir

- lorsque la personne est dans l'impossibilité d'agir en justice
 - lorsqu'elle est frappée d'incapacité juridique
- (Attention : la réclamation écrite adressée au transporteur n'a aucun effet sur la prescription en France)

Causes d'interruption de la prescription

La prescription est interrompue par les causes prévues dans le droit commun français, à savoir :

- citation en justice (même devant un tribunal incompétent), commandement de payer, saisie (article 2244 du Code Civil)
- reconnaissance du droit du réclamant (article 2248)

FRANCE / FRANCE

<p>6. Monitoring of carriers' compliance with regulations governing cabotage</p> <p>6.1 <u>Enforcing authorities entitled to monitor cabotage</u></p> <p>State police, police, inland transport inspectors and labour inspectors are in charge of monitoring compliance with cabotage rules</p> <p>6.2 <u>Sanctions applicable to carriers who fail to comply with regulations governing cabotage</u></p> <p><u>In case of illegal cabotage:</u> 1-year prison sentence and maximum fine of € 15,000 + possible additional one-year prohibition from operating on French territory</p> <p><u>In case of irregular cabotage:</u> Fine of € 15,000 and vehicle immobilisation (law of 14 April 1952 – amended by the law of 2 August 2005 and of 8 Dec. 2009: article 25 II f)</p> <p><u>In case of failure to produce documents:</u> Fine of € 1500 (Decree of 19.04.2010, art. 2)</p> <p>6.3 <u>Appeals against sanctions</u></p> <p><u>Appeals against administrative sanctions:</u> Administrative court</p> <p><u>Appeals against penal sanctions:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - For a flat-rate fine: grievance procedure or petition for exemption from the public prosecutor, - For a minor offence ("<i>contravention</i>"): police court - For a misdemeanour ("<i>délit</i>"): court of summary jurisdiction (article 381 of the Code of penal proceedings) <p><u>Time-limit to appeal:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Administrative decision: 2 months from notification - Minor offence: 1 year from notification - Misdemeanour: 2 years from notification - In case of judgment: appeal within 10 days (article 498 of the Code of penal proceedings) 	<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>La gendarmerie, la police, les contrôleurs des transports terrestres, les inspecteurs du travail des transports chargée du contrôle du respect des règles du cabotage</p> <p>6.2 <u>Sanctions appliquées aux transporteurs ne respectant pas les règles régissant le cabotage</u></p> <p><u>En cas de cabotage illégal :</u> 1 an de prison et 15.000 € d'amende maxi + peine complémentaire éventuelle d'exercer sur le territoire français pendant 1 an</p> <p><u>En cas de cabotage irrégulier :</u> 15.000 € d'amende et immobilisation du véhicule (loi du 14 avril 1952 – modifiée par la loi du 2 août 2005 et du 8 déc. 2009 : article 25 II f)</p> <p><u>En cas de non présentation des documents :</u> 1500 € d'amende (décret 19.04.2010, art.2)</p> <p>6.3 <u>Recours contre les sanctions</u></p> <p><u>Recours contre les sanctions administratives :</u> tribunal administratif</p> <p><u>Recours contre les sanctions pénales :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - s'il y a amende forfaitaire : procédure de réclamation ou requête en exonération auprès du Ministère public, - s'il y a contravention : tribunal de police - s'il y a délit : tribunal correctionnel (article 381 du Code de procédure pénale) <p><u>Délai de recours :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - s'il y a décision administrative : 2 mois à compter de la notification - s'il y a contravention : 1 ans à compter de la notification - s'il y a délit : 2 ans à compter de la notification - s'il y a jugement : appel dans les 10 jours (article 498 du Code de procédure pénale)
<p>Contact person / Personne de contact : M. Frédéric LETACQ, IDIT tel : +33(0)2 35713350 email : fletacq@idit.asso.fr</p>	