



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

NETHERLANDS / PAYS-BAS

<p>1. Definition of cabotage :</p> <p>No definition of cabotage</p>	<p>1. Définition du cabotage:</p> <p>Pas de définition du cabotage</p>
<p>2. National regulations</p> <p><u>Legal and regulatory instruments in force (including those approximating Community regulations in the field)</u></p> <p>National public law applies. In the contractual field, Book 8, Title 13, Part IV, Section 2 of the New Netherlands Civil Code (NCC) and <i>Besluit Goederenvervoer over de Weg in article 88 till 98. (this law will be replaced by the Wet Wegvervoer Goederen at the end of 2007)</i>, the “Contract of Carriage of Goods by Road” applies, better known under the acronym AVC, amended in 2002, and AVC 2002</p>	<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> <p>Le droit public national s’applique. Dans le domaine contractuel, on applique le Livre 8, Titre 13, Partie IV, titre 13, Section 2 du Nouveau Code civil néerlandais (NCC), et <i>Besluit Goederenvervoer over de Weg in article 88 till 98</i> (cette loi sera remplacée par la <i>Wet Wegvervoer Goederen</i> fin 2007), le « Contrat de transport de marchandises par route » plus connu sous le sigle AVC, modifié en 2002 et AVC 2002</p>

NETHERLANDS / PAYS-BAS

<p>3. Start and limits of cabotage rights by non-residents</p> <p>3.1 <u>Date from which carriers from the 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 new countries. As a result, cabotage on Dutch territory may be performed by:</p> <p>Cypriot, Maltese and Slovenian carriers as from 1.05.2004</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estonian, Latvian, Lithuanian, Slovak and Czech carriers as from 1.05.2008; this date may be postponed until 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> <ul style="list-style-type: none"> - Dutch 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>There are no specific rules for non-resident carriers. They must observe the same rules as Dutch carriers</p> <p>3.3 <u>Limits to cabotage performed by non-residents</u></p> <p>The only limits arise from Community law</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 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 néerlandais 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 01.05.2008, cette date pouvant être reportée jusqu'au 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> <ul style="list-style-type: none"> - les transporteurs néerlandais sont soumis aux mêmes dates à titre de réciprocité <p>3.2 <u>Formalités devant être remplies par les 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 néerlandais</p> <p>3.3 <u>Limites imposées au cabotage effectué par les non-résidents</u></p> <p>Les seules limites résultent du droit européen</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>4.2 <u>Professional / customary / other rules relating to adjustments to carriage charges as a function of fuel price changes</u></p> <p>No legislation relating to price adjustments. However, the parties to the contract are free to set rules in this respect</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> <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 relative à la variation de prix. Toutefois, les parties au contrat peuvent librement fixer les règles à cet égard</p>

NETHERLANDS / PAYS-BAS

<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>According to practice, carriers may claim reimbursement of costs resulting from excessive vehicle immobilisation. They must prove that the sender is responsible for this. The latter may provide evidence that the vehicle immobilisation is not attributable to him</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 des véhicules. Les parties au contrat peuvent prévoir des règles de l'indemnisation à cet égard</p> <p>4.4 <u>Montant du complément de rémunération en cas d'immobilisation excessive</u></p> <p>Conformément aux usages, le transporteur peut réclamer le remboursement des frais résultant de l'immobilisation excessive du véhicule. Il doit prouver que l'expéditeur en est responsable. Ce dernier peut fournir la preuve que l'immobilisation du véhicules ne lui 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 the Netherlands is subject to national 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>"Faultless" liability</p> <p><u>Exemption causes:</u> The exemption clauses mentioned in BW/NCC article 8: 1099 (8.13.2.10) are similar to those in CMR article 17.4</p> <p>5.4 <u>Concurrence of contractual and non-contractual claims</u></p> <p>In the Netherlands, a concurrence of contractual and non-contractual claims is possible</p> <p>5.5 <u>Duration of the carrier's liability (beginning, end)</u></p> <p>Carriers' liability is involved from taking over the goods to actual delivery Article 8:1095 BW/NCC; article 10.1 AVC</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 aux Pays-Bas est soumis au droit national, 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>Responsabilité « sans faute »</p> <p><u>Causes d'exonération :</u> Les clauses d'exonération, mentionnées dans BW/NCC article 8 : 1099 (8.13.2.10), sont similaires à celles figurant dans l'article 17.4 de la CMR.</p> <p>5.4 <u>Concours de l'action contractuelle avec l'action extracontractuelle</u></p> <p>Aux Pays-Bas, le concours de l'action contractuelle avec l'action extracontractuelle est possible</p> <p>5.5 <u>Période de responsabilité du transporteur (début, fin)</u></p> <p>La responsabilité du transporteur est engagée dès la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison effective Article 8 :1095 BW/NCC ; article 10.1 AVC</p>

NETHERLANDS / PAYS-BAS

<p>5.6 <u>Ceiling for compensation in case of damage to or loss of the goods</u></p> <p>The ceiling is set at € 3.40 per kilogram of gross weight short or damaged</p> <p>5.7 <u>Definition of delay when the parties have not agreed a time-limit for delivery</u></p> <p>In order to determine a delay one must take into account the circumstances in which the transport operation occurred Concerning the ceiling for compensation in case of loss, damage or delay, article 8: 1105 (8.13.2.16) of the BW/NCC refers to a Decree. The latter sets the liability ceiling in case of delay as an amount corresponding to the carriage charges or double that</p> <p>5.8 <u>Compensation for other losses (loss of profit, moral losses, special interest, c.f. CMR articles 24 and 26, etc.)</u></p> <p>Dutch law makes it possible to claim compensation for loss of profit. However, the ceiling for the latter should not exceed the value of the goods at the time of delivery - Art. 8:1106 and art. 8:1107 BW/NCC</p> <p>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></p> <p>In case of wilful misconduct or default considered as equivalent to wilful misconduct of the carrier himself, the liability ceiling no longer applies - Art 8:1108 BW/NCC, Art.14 AVC</p> <p>5.10 <u>Responsibility for loading, stowage and unloading</u></p> <p>According to AVC 2002, the sender is responsible for loading and stowage. No responsibility for unloading is stipulated. The parties may freely set responsibilities for loading, stowage and unloading in their contract</p> <p>5.11 <u>Carrier's liability for the actions of third parties</u></p> <p>According to article 10, § 2 of AVC 2002, the carrier is responsible for any persons of whose services he makes use for the performance of the carriage Subcontractors are responsible based on the contracts concluded with the carrier</p> <p>5.12 <u>Legal obligation to insure liability arising from the contract of carriage</u></p> <p>The carrier is obliged to insure his contractual liability</p>	<p>5.6 <u>Plafond de l'indemnité en cas d'avarie ou de perte de la marchandise</u></p> <p>Le plafond est fixé à 3,40 € par kilogramme du poids brut manquant ou avarié</p> <p>5.7 <u>Définition du retard lorsque les parties n'ont pas convenu d'un délai de livraison</u></p> <p>Afin de déterminer un retard, il faut tenir compte des circonstances dans lesquelles le transport a eu lieu L'article 8 : 1105 (8.13.2.16) du BW/NCC renvoie, en ce qui concerne le plafond de l'indemnité pour la perte, l'avarie ou le retard, à un décret. Celui-ci fixe le plafond de la responsabilité pour un retard à un montant correspondant à un prix du transport ou au double prix du transport</p> <p>5.8 <u>L'indemnisation d'autres pertes (manque à gagner, pertes morales, intérêt spécial, idem articles 24 et 26 CMR, etc.)</u></p> <p>Le droit néerlandais permet de réclamer l'indemnisation du manque à gagner. Toutefois, son plafond ne devrait pas dépasser la valeur de la marchandise au moment de la livraison - Art. 8 :1106 et art. 8 :1107 BW/NCC</p> <p>5.9 <u>Plafond de responsabilité en cas de dol ou de faute équivalente au dol (pour la définition, voir article 29 CMR)</u></p> <p>En cas de dol ou de faute équivalente au dol par le transporteur lui-même, le plafond de responsabilité ne s'applique plus - Art 8 :1108 BW/NCC, Art.14 AVC</p> <p>5.10 <u>Responsabilité pour le chargement, l'arrimage et le déchargement</u></p> <p>Selon l'AVC 2002, l'expéditeur est responsable du chargement et de l'arrimage. La responsabilité pour le déchargement n'est pas mentionnée. Les parties peuvent fixer librement dans leur contrat les responsabilités pour le chargement, l'arrimage et le déchargement</p> <p>5.11 <u>Responsabilité du transporteur du fait d'autrui</u></p> <p>Selon l'article 10, alinéa 2 du AVC 2002, le transporteur est responsable des personnes aux services desquelles il a eu recours pour exécuter le transport Les sous contractants sont responsables sur la base des contrats qu'ils ont conclus avec le transporteur</p> <p>5.12 <u>Obligation légale de l'assurance de la responsabilité résultant du contrat de transport</u></p> <p>Le transporteur est tenu d'assurer sa responsabilité contractuelle</p>
--	---

5.13 Carriers' right of retention of the goods and other rights (security, preferential right)

According to BW/NCC article 8: 1131 (8.13.2.40) the carrier may exercise the right of retention on things or documents which he detains in connection with the contract of carriage, for what is or will be owed to him for carriage of those things. He may also exercise this right for the charges resting upon the things by way of cost on delivery. The right of retention lapses as soon as the carrier has been paid the amount over which there is no dispute and sufficient security has been furnished for the payment of those amounts over which there is a dispute or the value of which cannot yet be determined. The carrier, however, does not have to accept security for what rests upon the thing by way of cost on delivery charges

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

It is compulsory to draw up a consignment note in case of cabotage. The content is set by article 2 g/ of the Regulation of 1.01.2005 on consignment notes. According to BW/NCC article 8: 1123 (8.13.2.32), if the contract of carriage has been entered into and if, furthermore, a consignment note has been issued, the juridical relationship between the carrier and the sender is governed by the stipulations of the contract of carriage and not by those of the consignment note. The consignment note then only serves them as proof of the reception of the things by the carrier

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

According to AVC 2000, article 6, the carrier must check the apparent condition of the goods and their packaging upon taking over the goods. However, according to BW/NCC article 8: 1120 (8.13.2.30a), the carrier is not obliged, but is entitled, before the handing over of the consignment note to the sender, to examine whether the data mentioned thereon with respect to the things are accurate, precise and complete. He is entitled to note his findings regarding the things on the consignment note. Notes put by the carrier on the consignment note do not bind the sender [article 1124 (8.13.2.33)]. However, where the consignment note contains a declaration, separately signed by the sender, attesting to the accuracy of these notes, no counter evidence will be allowed. According to BW/NCC article 8: 1124 (8.13.2.33), the data included in the consignment note regarding the things received for carriage do not constitute evidence against the carrier, unless it concerns data the accuracy of which a prudent carrier can judge. Where the consignment note contains a declaration,

5.13 Droit de rétention de la marchandise et autres droits du transporteur (gage, privilège)

En vertu de l'article 8 : 1131 (8.13.2.40) du BW/NCC, le transporteur peut exercer, sur les choses ou les documents qu'il détient en liaison avec le contrat de transport, le droit de rétention pour ce qui lui est ou sera dû au titre de leur transport. Il peut également exercer ce droit pour ce qui grève les choses au titre des frais d'un envoi contre remboursement. Le droit de rétention s'éteint dès que le transporteur a reçu paiement de la somme non contestée et que sûreté suffisante a été fournie pour le paiement des sommes qui sont contestées ou dont le montant ne peut encore être déterminé. Le transporteur n'est, cependant pas tenu d'accepter une sûreté pour ce qui grève la chose au titre de frais d'un envoi contre remboursement

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

L'établissement de la lettre de voiture est obligatoire en cas de cabotage. Son contenu est fixé par l'article 2 g/ du Règlement sur la lettre de voiture du 1.01.2005. Selon l'article 8 : 1123 (8.13.2.32) du BW/NCC, si un contrat de transport a été conclu et que, en outre, une lettre de voiture a été délivrée, le rapport juridique entre le transporteur et l'expéditeur est régi par les clauses du contrat et non par celles de la lettre de transport. Celle-ci ne leur sert alors que de moyen de preuve de la réception des choses par le transporteur

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

En vertu du AVC 2000, article 6, le transporteur est tenu, lors de la prise en charge de la marchandise, de vérifier l'état apparent de la marchandise et de l'emballage. Par contre, selon l'article 8 : 1120 (8.13.2.30a) du BW/NCC, le transporteur n'est pas tenu d'examiner si les indications figurant sur la lettre de voiture concernant les choses sont exactes, précises et complètes, bien que, avant la remise de celle-ci à l'expéditeur, il en ait le droit. Il peut noter les résultats de son examen sur la lettre de voiture. Les notes que le transporteur appose sur la lettre de voiture ne lient pas l'expéditeur [article 8 : 1124 (8.13.2.33)]. Toutefois, lorsque la lettre de voiture comporte une déclaration, séparément signée par l'expéditeur, par laquelle il reconnaît la justesse de ces notes, la preuve contraire n'est pas admise. Selon l'article 8 : 1124 (8.13.2.33), du BW/NCC, les indications contenues dans la lettre de voiture relatives aux choses prises en charges aux fins de transport ne constituent pas une preuve contre le transporteur, sauf s'il s'agit d'indications dont un

separately signed by the driver, attesting to the accuracy of the data mentioned in that declaration regarding the things received for carriage, no counter evidence will be allowed

A consignment note which does not mention the externally visible state or condition of the thing, does not create a presumption that the carrier has received that thing in a good state or condition, in as much as visible on the outside

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 declared value of the goods or special interest on delivery must be specified in the consignment note

5.15 Reasons entitling the carrier to refuse taking over the goods

According to BW/NCC article 8: 1116 (8.13.2.27), where, before or at the time of the presentation of the things to the carrier, circumstances arise or come forward on the part of one of the parties which other party did not have to know at the time of entering into the contract, but which, had he known them, would have given him reasonable grounds not to enter into the contract of carriage or to enter into it upon different conditions, this other party may cancel the contract. Cancellation takes place by verbal or written notice or any other message the reception of which can be clearly demonstrated, and the contract is terminated at the time of reception of the message. After cancellation of the contract, the parties must, in accordance with standards of reasonableness and equity, compensate each other for the damage suffered therefore

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

According to BW/NCC article 8: 1125 (8.13.2.34), the sender is entitled to indicate himself or another person as consignee, to modify an indication which has been given of the consignee, to give or to modify orders regarding the delivery, or to demand delivery of the things received for carriage without a consignment note, before the arrival at destination, or when a consignment note has been issued, the delivery of all things mentioned thereon. The performance of those instructions must be possible at the time they reach the person who must perform them, and the performance may neither prevent the normal business operation of the carrier nor cause damage to the carrier or to persons having an interest in the remainder of the cargo. Where the latter happens all the same, the sender must compensate the damage suffered. Where the vehicle has been

transporteur diligent peut juger l'exactitude. Lorsque la lettre de voiture comporte une déclaration, séparément signée par le transporteur, par laquelle il reconnaît la justesse des indications y figurant relatives aux choses prises en charge aux fins de transport, la preuve contraire n'est pas admise

La lettre de voiture qui ne fait pas état de l'apparence ou de la condition visibles de la chose, n'empêche pas présomption que le transporteur l'a reçue en bon état autant que l'apparence permettait d'en juger

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 de la marchandise ou d'intérêt spécial à la livraison doit être inscrite dans la lettre de voiture

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

Conformément, à l'article 8 : 1116 (8.13.2.27) du BW/NCC, lorsque, avant la présentation des choses au transporteur ou lors de celle-ci, surgissent ou apparaissent des circonstances concernant l'une des parties, que l'autre partie n'était pas tenue de connaître lors de la conclusion du contrat, mais qui, les eût-elle connues, auraient constitué pour elle un motif raisonnable de ne pas conclure le contrat de transport ou de le conclure à d'autres conditions, cette dernière peut alors résilier le contrat. La résiliation s'effectue par avis verbal ou écrit et le contrat prend fin au moment de la réception de l'avis. Après la résiliation, les parties se doivent, selon des critères de raison et d'équité, réparation réciproque du dommage qu'elles en ont subi

5.16 Modification du lieu de destination et du nom de destinataire

Conformément, à l'article 8 : 1125 (8.13.2.34) du BW/NCC, l'expéditeur peut désigner lui-même ou un autre comme destinataire, modifier la désignation déjà fournie du destinataire, donner ou modifier des instructions relatives à la livraison avant leur arrivée à destination des choses prises en charge aux fins de transport sans lettre de voiture ou, si une telle lettre a été délivrée, de toutes les choses qui y figurent. L'exécution de ces instructions doit être possible au moment où elles atteignent la personne qui doit les exécuter et elle ne doit ni empêcher l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur ni causer un dommage au transporteur ou à ceux qui ont un intérêt quant au reste de la cargaison. Si cela se produit néanmoins, l'expéditeur est tenu de réparer le dommage subi. Lorsque le véhicule s'est rendu à un endroit non convenu antérieurement, il est, en outre,

NETHERLANDS / PAYS-BAS

<p>driven to a place not previously agreed upon, he must, furthermore, give the carrier a reasonable compensation for this. The rights of the sender lapse as the consignee accepts things at the place of unloading, or as the consignee demands compensation from the carrier, because the latter does not deliver things</p> <p>5.17 <u>Time of delivery of the goods</u></p> <p>See article 9 (Obligations of the carrier) § 3 of AVC 2002</p> <p>The carrier is obliged to deliver the goods received for carriage within a reasonable time lapse; if a period of delivery has been agreed in writing delivery must be done within this period.</p> <p>Delivery in the consignee's absence is possible if the contract accepts this or if the carrier takes such a risk outside the scope of the contract</p> <p>5.18 <u>Maximum time-limit for payment of the carrier's invoices</u></p> <p>A 30-day time-limit applies unless the parties have agreed otherwise</p> <p>5.19 <u>Periods of limitation for claims by the claimant or carrier</u></p> <p>Actions of law based on a contract of carriage have a period of limitation of one year. - art. 8:1711 BW/NCC</p> <p><u>Start of the period of limitation</u></p> <p>In the case of an action instituted by a sender against a carrier for not putting the means of transportation at disposal of the absence thereof, the period of limitation commences with the beginning of the day following the one on which the means of transportation should have been put at disposal [BW/NCC article 8: 1713 (8.18.7)]</p> <p>According to BW/NCC article 1714 (8.18.8), The period of limitation commences with the beginning of the day following the one of delivery or one on which they should have been delivered if it concerns, inter alia, an action for:</p> <ul style="list-style-type: none"> - the putting at disposal for carriage or the reception of certain determinate things - the loading, handling, stowing, restowing, carriage, unloading, storing, or destruction of certain determinate things rendering them harmless, or for causing damage by those things or by the loading or unloading thereof - the delivery of certain determinate things, the provision of means to examine and count them - the payment of freight or of costs for special compensation in connection with these things and 	<p>tenu de verser au transporteur une indemnité convenable. Les droits de l'expéditeur s'éteignent lorsque le destinataire accepte les choses au lieu de déchargement ou demande au transporteur réparation du dommage pour les choses que celui-ci ne livre pas</p> <p>5.17 <u>Horaires de livraison de la marchandise</u></p> <p>Voir l'article 9 (Obligations du transporteur) alinéa 3 de l'AVC 2002</p> <p>Le transporteur est obligé de livrer les marchandises à transporter dans un délai raisonnable ; si la période de livraison a été prévue par écrit, la livraison doit être effectuée durant cette période.</p> <p>La livraison « en absence » du destinataire est possible si le contrat l'admet ou si le transporteur prend un tel risque en dehors du contrat</p> <p>5.18 <u>Délai maximum pour le paiement des factures du transporteur</u></p> <p>Le délai de 30 jours s'applique si les parties n'ont pas décidé autrement</p> <p>5.19 <u>Délais de prescription pour les réclamations de l'ayant droit à la marchandise et du transporteur</u></p> <p>L'action en justice fondée sur le contrat de transport se prescrit par un an – art. 8 :1711 BW/NCC</p> <p><u>Point de départ de la prescription</u></p> <p>Dans le cas d'une action en justice intentée par l'expéditeur contre le transporteur pour défaut de mise à disposition du moyen de transport ou d'en assurer la présence, la prescription court à compter du lendemain du jour où le moyen de transport aurait dû être mis à disposition [article 1713 (8.18.7) du BW/NCC].</p> <p>Selon l'article 8 : 1714(8.18.8) du BW/NCC, la prescription court à compter du lendemain du jour de livraison ou du jour où les choses auraient dû être livrées, si l'action porte entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur la mise à disposition ou la réception de choses déterminées - sur le chargement, la manutention, l'arrimage, le ré arrimage, le transport, le déchargement, l'entreposage, la destruction des choses déterminées ou le fait de les rendre inoffensives, de même que sur le dommage causé par ces choses ou par leur chargement ou déchargement - sur la livraison de choses déterminées, sur les facilités fournies pour les examiner et les compter - sur le paiement du fret ou des frais ou indemnités particulières pour ces choses, sur la perception ou
---	---

NETHERLANDS / PAYS-BAS

<p>the collection or handling over of money for costs on delivery charges</p> <p><u>Grounds for suspension of the period of limitation</u> No suspension of the period of limitation</p> <p><u>Grounds for the fresh accrual of rights of action (interruption of the period of limitation)</u> No interruption of the period of limitation</p>	<p>versement des sommes perçues au titre d'envois contre remboursement</p> <p><u>Causes de suspension de la prescription</u> Pas de suspension de la prescription</p> <p><u>Causes d'interruption de la prescription</u> Pas d'interruption de la prescription</p>
<p>6. Monitoring of carriers' compliance with regulations governing cabotage</p> <p>6.1 <u>Enforcing authorities entitled to monitor cabotage</u> IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat)</p> <p>6.2 <u>Sanctions applicable to carriers who fail to comply with regulations governing cabotage</u> No response</p> <p>6.3 <u>Appeals against sanctions</u></p> <p><u>Appeals</u> For administrative sanctions, the appeal must be submitted to the higher administrative bodies In case of penal sanctions, the appeal must be lodged with a court <u>Time-limit to appeal</u> - 6 weeks for administrative sanctions - 14 days from the date of the criminal sentence</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> IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat)</p> <p>6.2 <u>Sanctions appliquées aux transporteurs ne respectant pas les règles régissant le cabotage</u> Pas de réponse</p> <p>6.3 <u>Recours contre les sanctions</u></p> <p><u>Recours</u> En cas de sanctions administratives, le recours doit être présenté aux organes supérieurs de l'administration En cas de sanctions pénales, le recours doit être présenté à un tribunal <u>Délai de recours</u> - 6 semaines pour les sanctions administratives - 14 jours à partir de la date d'un jugement pénal</p>
<p>Contact person / personne de contact: Mrs Marie-Helene ZENGERINK (TLN), tel: +31793636111, email: mzengerink@tln.nl</p>	