



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

SWEDEN / SUEDE

<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>No specific national legislation in this respect. Sweden applies the provisions of Council Regulation (EEC) No 3118/93 of 25 October 1993 and of Council Regulation (EEC) No 3315/94 of 22 December 1994</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>Il n'y a pas de législation spécifique nationale à cet égard. La Suède applique directement les dispositions du Règlement CEE n° 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993 et du Règlement CEE n° 3315/94 du Conseil du 22 décembre 1994</p>

SWEDEN / SUEDE

<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>The cabotage on Swedish territory may be performed by:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cypriot, Maltese, Slovenian and Polish carriers are allowed to carry out road cabotage operations - Estonian, Lithuanian, Slovak, Latvian and Czech carriers as from 1.05.2008, this date may be postponed until 1.05.2009 - Hungarian carriers as from 1.05.2009 - Romanian and Bulgarian carriers as from 1.01.2010, this date can be postponed until 1.01.2012 <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"> - Swedish 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 Swedish carriers</p> <p>3.3 <u>Limits to cabotage performed by non-residents</u></p> <p>The Swedish position regarding a definition of road cabotage, which the public prosecution authority in Sweden has accepted, is as follows:</p> <p>Awaiting the creation of a common authorisation for all traffic within the EU, based on common legislation, the Swedish position is that a transport company, wishing to perform transport services in Sweden, must establish itself in Sweden and follow Swedish legislation.</p> <p>Temporary domestic transport services (called cabotage) may be performed based on a Community authorisation and the existence of an international transport assignment, which begins or ends in Sweden, or on a transport of any of the types mentioned in Annex 2 of Council Regulation (EEC)</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 du cabotage librement et sans limitation</u></p> <p>Le cabotage sur le territoire suédois peut être effectué par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les transporteurs chypriotes, maltais, slovènes et polonais sont autorisés à effectuer les opérations de cabotage, - les transporteurs estoniens, lettones, lituaniens, slovaques et tchèques à partir du 01.05.2008, cette date pouvant être reportée jusqu'au 01.05.2009 - les transporteurs hongrois à partir du 1.05.2009 - les transporteurs bulgares et roumains à partir du 01.01.2010, cette date pouvant être reportée jusqu'au 01.01.2012 <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 suédois 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 suédois</p> <p>3.3 <u>Limites imposées au cabotage effectué par les non-résidents</u></p> <p>La position de la Suède concernant une définition du cabotage routier, qui a été acceptée par les autorités de poursuites publiques, est la suivante :</p> <p>Dans l'attente de la création d'une autorisation commune pour tout le trafic au sein de l'UE, basée sur une législation commune, la position de la Suède est qu'un transporteur qui désire effectuer des transports en Suède, doit s'établir en Suède et respecter la législation suédoise.</p> <p>Les transports domestiques temporaires (appelés cabotage) peuvent être effectués sur la base d'une autorisation communautaire et l'existence d'un ordre de transport international qui commence ou finit en Suède, ou sur un des types de transport mentionné</p>
---	---

SWEDEN / SUEDE

<p>No 881/92. This shall constitute the only ground (circumstance) for a vehicle and a driver, holding a Community authorisation, for staying in Sweden in order to perform cabotage assignments.</p> <p>In connection with this international transport assignment, the foreign company may perform cabotage assignments for a maximum of 10 days during a 30 day period. These transport assignments must be temporary in their nature, i.e. they cannot be regular and permanent, and not be ordered by the same transport service buyer.</p>	<p>dans l'annexe 2 du Règlement CEE n° 881/92. Ceci sera la seule raison (circonstance) pour un véhicule et un chauffeur, ayant une autorisation communautaire, de demeurer en Suède pour effectuer des transports en cabotage.</p> <p>En lien avec cette mission de transport international, la compagnie étrangère peut effectuer des transports en cabotage pendant 10 jours maximum pendant une période de 30 jours. Ces transports en cabotage doivent être, par leur nature, temporaires (non régulier et non permanent) et, ils ne peuvent pas être commandés par le même donneur d'ordre.</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. The Law on contracts includes a "general provision" making it possible to amend or dismiss any provisions of a contract considered "unreasonable". In accordance with the general rules of Swedish business law, if the price is not mentioned either explicitly or implicitly, the customer is obliged to pay a "reasonable price"</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 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 rules regarding excessive vehicle immobilisation. The parties to the contract are free to regulate this.</p> <p>4.4 <u>Amount of additional remuneration in case of excessive immobilisation</u></p> <p>No rules governing calculation of the amount due in case of excessive vehicle immobilisation. The parties are free to regulate this.</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. La Loi sur les contrats contient une « clause générale » permettant de modifier ou d'écarter les stipulations d'un contrat considérées comme « non raisonnables ». Conformément aux règles générales du droit commercial suédois, si le prix n'est pas mentionné explicitement ou implicitement, le client est tenu de payer « un prix raisonnable »</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>Pas de règles relatives à l'immobilisation excessive du véhicule. Les parties du contrat peuvent librement en décider.</p> <p>4.4 <u>Montant du complément de rémunération en cas d'immobilisation excessive</u></p> <p>Il n'y a pas de règles relatives au calcul du montant dû en cas d'immobilisation excessive du véhicule. Les parties peuvent librement en décider.</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. 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</p>

SWEDEN / SUEDE

<p>5.2 <u>Legislation governing contracts of carriage for cabotage operations</u></p> <p>Cabotage is subject to the mandatory provisions of the Swedish Road Transport Act. These provisions may not be departed from through the rules of private international law. The Road Transport Act follows the same basic principles as the CMR</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></p> <p>The carrier shall be relieved of liability if he can prove that the loss, partial loss, damage or delay was caused by either</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. the wrongful act or neglect of the claimant, 2. the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, 3. inherent vice of the goods or 4. through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent. <p>The information above is taken from the Road Transport Act</p> <p>5.4 <u>Concurrence of contractual and non-contractual claims</u></p> <p>As with the CMR, the provisions of the Road Transport Act, whose rules regarding carriers’ liability and ceilings for compensation apply to any action brought against the carrier or any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage</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 of the goods until delivery</p> <p>5.6 <u>Ceiling for compensation in case of damage to or loss of the goods</u></p> <p>The ceiling for compensation has been set at 150 Swedish krona per kilogram of gross weight damaged or short</p>	<p>écrite</p> <p>5.2 <u>Droit applicable au contrat de transport effectué en cabotage</u></p> <p>Le cabotage est soumis aux dispositions impératives de la Loi sur le transport par route. Il n’est pas possible de déroger à ces dispositions, par le biais des règles du droit international privé. La Loi sur le transport par route reprend les principes essentiels de la CMR</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></p> <p>Le transporteur peut s’exonérer de sa responsabilité en prouvant que la perte, perte partielle, dommages ou retard ont été causés par</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la faute ou la négligence de l’ayant droit, 2. un ordre de l’ayant droit ne résultant pas d’une faute ou de la négligence du transporteur 3. vice propre de la marchandise 4. les circonstances que le transporteur ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier <p>L’information ci-dessus est tirée de la Loi sur le transport par route.</p> <p>5.4 <u>Concours de l’action contractuelle avec l’action extracontractuelle</u></p> <p>Comme c’est le cas de la CMR, les dispositions de la Loi sur le transport routier, dont les règles concernant la responsabilité du transporteur, le plafond de l’indemnité s’appliquent à toute action contre le transporteur ou les personnes aux services desquelles il recourt pour l’exécution du transport</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 engagée dès la prise en charge de la marchandise jusqu’à sa livraison</p> <p>5.6 <u>Plafond de l’indemnité en cas d’avarie ou de perte de la marchandise</u></p> <p>Le plafond de l’indemnité a été fixé à 150 couronnes suédoises par kilogramme de poids brut avarié ou manquant</p>
--	---

SWEDEN / SUEDE

<p>5.7 <u>Definition of delay when the parties have not agreed a time-limit for delivery</u></p> <p>If no time-limit has been stipulated in the contract, a delay in delivery occurs when, having regard to the circumstances, the duration of the carriage exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier. In case of partial load, one must take into account the time required for making up a complete load in the normal way. The carrier must justify damages sustained due to the delay. Ceiling for compensation in case of delay = carriage charges</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>Loss of profit which must be compensated in case of delay may not exceed carriage charges. In case of damage to or loss of the goods, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded (in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss) The sender may, in the consignment note, declare a value for the goods exceeding 150 Swedish krona as well as special interest on delivery</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 equivalent default, the liability ceiling no longer applies. Consequently, the carrier is liable for all damages. The same applies to persons of whose services the carrier makes use to perform the carriage</p> <p>5.10 <u>Responsibility for loading, stowage and unloading</u></p> <p>No specific rules concerning loading, stowage and unloading. The parties are free to settle this in their contract According to road safety rules, defective stowage involves the carrier's administrative liability</p> <p>5.11 <u>Carrier's liability for the actions of third parties</u></p> <p>The carrier is responsible for the acts of omissions of any persons of whose services he makes use to perform the contract of carriage, when such persons are acting within the scope of their employment. In</p>	<p>5.7 <u>Définition du retard lorsque les parties n'ont pas convenu d'un délai de livraison</u></p> <p>Si aucun délai n'a été stipulé dans le contrat, il y a retard à la livraison lorsque, tenant compte des circonstances, la durée du transport dépasse le temps qu'il est raisonnable d'allouer à un transporteur diligent. En cas de chargement partiel, il faut tenir compte du temps nécessaire pour assembler un chargement complet dans des conditions normales. Le transporteur doit justifier d'un préjudice causé par le retard. Plafond d'indemnité en cas de retard = le 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 manque à gagner, qui doit être indemnisé en cas de retard, ne peut pas dépasser le prix du transport. En cas d'avaries ou de perte de la marchandise doivent aussi être remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise (en totalité en cas de perte totale et au prorata en cas de perte partielle) L'expéditeur peut inscrire dans la lettre de voiture une valeur déclarée de la marchandise dépassant 150 couronnes suédoises et un intérêt spécial à la livraison</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 et d'une faute équivalente au dol, le plafond de responsabilité ne s'applique pas. Par conséquent, le transporteur est responsable de la totalité des dommages. Ceci s'applique également aux personnes auxquelles le transporteur a fait recours pour exécuter le transport</p> <p>5.10 <u>Responsabilité pour le chargement, l'arrimage et le déchargement</u></p> <p>Il n'y a pas de règles spécifiques concernant le chargement, l'arrimage et le déchargement. Les parties peuvent régler ces problèmes dans leur contrat L'arrimage défectueux engage, conformément aux règles de la sécurité routière, la responsabilité administrative du transporteur</p> <p>5.11 <u>Responsabilité du transporteur du fait d'autrui</u></p> <p>Le transporteur est responsable des actes et omissions des personnes aux services desquelles il fait appel pour exécuter le contrat de transport si ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.</p>
--	---

SWEDEN / SUEDE

<p>case claims are made against such persons, the latter may avail themselves of the same exceptions and limits as the carrier</p>	<p>Dans le cas de réclamations adressées contre ces personnes, elles peuvent se prévaloir des mêmes exceptions et limites que le transporteur</p>
<p>5.12 <u>Legal obligation to insure liability arising from the contract of carriage</u></p>	<p>5.12 <u>Obligation légale de l'assurance de la responsabilité résultant du contrat de transport</u></p>
<p>No legal obligation to take out contractual liability insurance</p>	<p>Il n'existe aucune obligation légale d'assurance de la responsabilité contractuelle</p>
<p>5.13 <u>Carriers' right of retention of the goods and other rights (lien, preferential right)</u></p>	<p>5.13 <u>Droit de rétention de la marchandise et autres droits du transporteur (gage, privilège)</u></p>
<p>In case it proves impossible to pursue the carriage or deliver the goods at destination, the carrier unable to obtain instructions from the sender within a reasonable time-limit is authorised to unload the goods by entrusting them to a third party at the sender's costs. In that case, he is responsible for the appropriate choice of a third party</p> <p>The carrier enjoys a right of retention. He may also sell the goods without awaiting the sender's instructions, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. The carrier may sell the goods if, after the expiry of a reasonable period, he has not received instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out</p> <p>The sale must be by auction or, if this is not possible, in another satisfactory way. If possible, the carrier must notify the sender of his intention to sell the goods and of the place and date of the sale. The proceeds of the sale must be paid to the sender after deduction of carriage charges and sale costs. If this amount does not cover said costs, the carrier may require the sender to refund the balance</p> <p>Swedish courts have not yet passed judgement as to whether the carrier may claim reimbursement of his costs from the claimant of the goods who is not a party to the contract</p>	<p>En cas d'impossibilité de continuer le transport ou de délivrer la marchandise à destination, le transporteur qui ne peut pas obtenir, dans un délai raisonnable, des instructions de l'expéditeur, est autorisé à décharger la marchandise en la confiant à un tiers, aux frais de l'expéditeur. Dans ce cas, il est responsable du choix judicieux d'un tiers</p> <p>Le transporteur bénéficie du droit de rétention. Il peut aussi procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'expéditeur, lorsque la nature périssable ou son état le justifie ou lorsque les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise. Le transporteur peut procéder à la vente de la marchandise lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu d'instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée</p> <p>La vente doit se faire aux enchères ou, si ce n'est pas possible, d'une autre manière satisfaisante. Si possible, le transporteur doit notifier à l'expéditeur son intention de vente de la marchandise, le lieu et la date de la vente. Le montant résultant de la vente doit être versé à l'expéditeur après la déduction des frais du transport et de la vente de la marchandise. Si ce montant ne couvre pas les frais en question, le transporteur peut exiger que l'expéditeur lui rembourse la différence</p> <p>Les tribunaux suédois ne se sont pas encore prononcés sur la question de savoir si le transporteur peut réclamer le remboursement de ses frais auprès de l'ayant droit à la marchandise, mais qui n'est pas partie au contrat</p>
<p>5.14 <u>Obligation to draw up a consignment note in case of cabotage</u></p>	<p>5.14 <u>L'obligation de l'établissement d'une lettre de voiture en cas de cabotage</u></p>
<p>It is not compulsory to draw up a consignment note for cabotage performed in Sweden. However, the sender or the carrier may require that such a consignment note be drawn up, provided that this does not entail problems for the other party and is not contrary to custom for the carriage in question</p>	<p>L'établissement de la lettre de voiture n'est pas obligatoire en cas de cabotage effectué en Suède. Toutefois, l'expéditeur ou le transporteur peuvent exiger l'établissement d'une telle lettre s'il n'entraîne pas d'inconvénients pour l'autre partie et n'est pas contraire aux usages concernant le transport en question</p>
<p><u>Checks to be performed by the carrier on taking over the goods</u></p> <p>If a consignment note is drawn up, it must include the following information</p>	<p><u>Vérifications du transporteur lors de la prise en charge de la marchandise</u></p> <p>Si la lettre de voiture est établie, elle doit contenir les informations suivantes :</p>

SWEDEN / SUEDE

<p>a/ name and address of sender b/ name and address of carrier c/ place and date of taking over of the goods and place designated for delivery d/ name and address of consignee e/ number of packages and their special marks and numbers and description of the goods f/ generally recognized description of dangerous goods and, if necessary, the precautions to be taken</p> <p>At the request of the sender or carrier, the consignment note must include:</p> <p>a/ date and time of drawing up b/ description in common use of the nature of the goods and the method of packing c/ gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed d/ charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges or other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery) e/ requisite instructions for administrative formalities f/ statement that trans-shipment is not allowed g/ charges which the sender undertakes to pay h/ amount of "cash on delivery" charges i/ declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery j/ sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods k/ agreed time limit within which the carriage is to be carried out l/ list of documents handed to the carrier</p> <p>The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful</p>	<p>a/ le nom et l'adresse de l'expéditeur b/ le nom et l'adresse du transporteur c/ le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour sa livraison d/ le nom et l'adresse du destinataire e/ le nombre de colis, leurs marques particulières, leurs numéros et la description de la marchandise f/ la dénomination généralement reconnue pour la marchandise dangereuse et, si nécessaire, les précautions à prendre</p> <p>A la demande de l'expéditeur ou du transporteur, la lettre de voiture doit contenir :</p> <p>a/ la date et le lieu de son établissement b/ la description reconnue de la nature de la marchandise et le mode d'emballage c/ le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise d/ les frais afférents au transport (prix du transport, frais accessoires ou autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison e/ les instructions requises pour les formalités administratives f/ interdiction du transbordement g/ les frais que l'expéditeur prend à sa charge h/ le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise i/ la valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison j/ l'instruction de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise k/ le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué l/ la liste des documents remis au transporteur</p> <p>Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture tout autre indication qu'elles jugent utile</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> If so requested by the sender</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> Si telle est la demande de l'expéditeur</p>
<p>5.15 <u>Reasons entitling the carrier to refuse taking over the goods</u></p> <p>The Road Transport Act does not mention the subject. The carrier may refuse dangerous goods if their carriage was not foreseen and the carrier does not hold the necessary authorisation to this end</p>	<p>5.15 <u>Motifs autorisant le transporteur à refuser la prise en charge de la marchandise</u></p> <p>La loi sur le transport routier ne contient aucune mention à ce sujet. Le transporteur peut refuser la marchandise dangereuse si son transport n'a pas été convenu et que le transporteur ne dispose pas d'une licence nécessaire à cet effet</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>5.16 <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>Time of delivery of the goods</u></p> <p>No legal provisions in this respect. It is customary to</p>	<p>5.17 <u>Horaires de livraison de la marchandise</u></p> <p>Il n'y a pas de dispositions législatives à cet égard. Il</p>

SWEDEN / SUEDE

<p>deliver the goods during the day In case of problems in delivering the goods, the carrier must obtain the sender's instructions. If the consignee is denied the right to receive the goods, the carrier commits gross misconduct. However, the parties may agree that delivery takes place in the consignee's absence</p> <p>5.18 <u>Maximum time-limit for payment of the carrier's invoices</u></p> <p>No response</p> <p>5.19 <u>Periods of limitation for claims by the claimant or carrier</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 year - 3 years in case of wilful misconduct or equivalent default <p><u>Start of the period of limitation</u> In case of damage to or partial loss of the goods, the period of limitation begins to run from the date of delivery. In case of total loss, the period of limitation begins to run as from the 30th day following the agreed time-limit or, if no such time-limit was set, as from the 60th day following the date when the goods were taken over In other cases, the period of limitation begins to run upon expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage The carrier's claims concerning in particular carriage charges and incidental expenses have a period of limitation of one year. The period of limitation begins to run upon expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage</p> <p><u>Grounds for suspension of the period of limitation</u> The issue of suspension of the period of limitation is not settled by the Road Transport Act</p> <p><u>Grounds for the fresh accrual of rights of action (interruption of the period of limitation)</u> No response to this question</p>	<p>est habituel de livrer la marchandise au cours de la journée. En cas de difficultés pour livrer les marchandises, le transporteur doit obtenir des instructions de l'expéditeur. Si le destinataire est privé du droit de réceptionner les marchandises, le transporteur commet une faute lourde. Toutefois, les parties peuvent convenir de la livraison de la marchandise « en absence » du destinataire</p> <p>5.18 <u>Délai maximum pour le paiement des factures du transporteur</u></p> <p>Pas de réponse</p> <p>5.19 <u>Délais de prescription pour les réclamations de l'ayant droit à la marchandise et du transporteur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 an - 3 ans en cas de dol ou de faute équivalente au dol <p><u>Point de départ de la prescription</u> En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription commence à courir à partir de la date de la livraison. En cas de perte totale, la prescription commence à courir à partir du 30^e jour suivant le délai convenu ou, si ce délai n'a pas été fixé, à partir du 60^e jour suivant la date de la prise en charge</p> <p>Dans d'autres cas, la prescription commence à courir après l'expiration d'un délai de 3 mois suivant la date de la conclusion du contrat de transport Les réclamations du transporteur concernant notamment le prix du transport et les frais annexes se prescrivent dans une année. La prescription commence à courir à partir de l'expiration d'un délai de 3 mois à dater de la conclusion du contrat</p> <p><u>Causes de suspension de la prescription</u> Le problème de la suspension de la prescription n'est pas réglé par la Loi sur le transport routier</p> <p><u>Causes de nouvelle accumulation des droits d'action (d'interruption de la prescription)</u> Pas de réponse à cette question</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>The police, prosecuting bodies, judicial authorities</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>La police, les organes de poursuites, les organes judiciaires</p>

SWEDEN / SUEDE

<p>6.2 <u>Sanctions applicable to carriers who fail to comply with regulations governing cabotage</u></p> <p>Penal sanctions apply in case of breach of cabotage rules by non-residents</p> <p>6.3 <u>Appeals against sanctions</u></p> <p>Ordinary courts (Court of first instance, Court of appeal, Supreme Court) <u>Time-limit to appeal</u>: 3 weeks</p>	<p>6.2 <u>Sanctions appliquées aux transporteurs ne respectant pas les règles régissant le cabotage</u></p> <p>Les sanctions pénales sont appliquées en cas de violation des règles du cabotage par les non résidents</p> <p>6.3 <u>Recours contre les sanctions</u></p> <p>Les tribunaux ordinaires (Tribunal de première instance, Cour d'appel, Cour suprême) <u>Délai de recours</u> : 3 semaines</p>
---	---

Contact person / Personne de contact : Mr. Bengt Waldersten (SA), tel : +4687535400,
email : bengt.waldersten@akeri.se

2007