



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

## GERMANY / ALLEMAGNE

<b>1. Definition of cabotage :</b>  No particular definition in the German legislation	<b>1. Définition du cabotage:</b>  Pas de définition particulière dans la législation allemande
<b>2. National regulations</b>  <u>Legal and regulatory instruments in force (including those approximating Community regulations in the field)</u>  No specific German legislation governing cabotage This country applies the provisions of Council Regulation (EEC) No 3118/93 of 25 October 1993 and other European regulations	<b>2. Règlementation nationale</b>  <u>Instruments légaux et réglementaires en vigueur (y compris les instruments de transposition des règlements communautaires relatifs au cabotage)</u>  Pas de législation spécifique allemande sur le cabotage Ce pays applique directement les dispositions du Règlement CEE n°3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993 et d'autres règlements européens

## GERMANY / ALLEMAGNE

<p><b>3. Start and limits of cabotage rights by non-residents</b></p> <p>3.1 <u>Date from which carriers from the new EU Member States may perform cabotage freely and unrestrictedly</u></p> <p>To date, no bilateral derogations from the provisions of the EU accession agreement for new countries. As a result, cabotage on German territory may be performed by:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cypriot, Maltese and Slovenian carriers as from 1.05.2004</li> <li>- Estonian, Latvian, Lithuanian, Slovak and Czech carriers as from 1.05.2008; this date may be postponed until 1.05.2009</li> <li>- Hungarian and Polish carriers as from 1.05.2009 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bulgarian and Romanian carriers as from 01.01.2010; this date may be postponed until 1.05.2012</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Date from which carriers from the 15 older EU Member States may perform cabotage in countries having joined the EU:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- German carriers are subject to the same dates for the sake of reciprocity</li> </ul> <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 German 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><b>3. Date de début et limites d'exercice du cabotage par les non-résidents</b></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>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 allemande peut être effectué par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les transporteurs chypriotes, maltais et slovènes à partir du 1.05.2004,</li> <li>- les transporteurs estoniens, lettons, lituaniens, slovaques et tchèques à partir du 01.05.2008, cette date pouvant être reportée jusqu'au 01.05.2009</li> <li>- les transporteurs hongrois et polonais à partir du 1.05.2009</li> <li>- les transporteurs bulgares et roumains à partir du 01.01.2010, cette date pouvant être reportée jusqu'au 01.05.2012</li> </ul> <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:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les transporteurs allemands sont soumis aux mêmes dates à titre de réciprocité</li> </ul> <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 allemands</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><b>4. Freight Charges</b></p> <p>4.1 <u>Countries where carriage charges may be freely set:</u></p> <p>Carriage charges are freely set</p>	<p><b>4. Prix du transport</b></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>

## GERMANY / ALLEMAGNE

<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 existing rules relating to adjustment of charges, this is left to the parties of the contract</p> <p>4.3 <u>Remuneration for excessive vehicle immobilisation during loading and unloading operations</u></p> <p>Carriers are authorised to claim remuneration for excessive vehicle immobilisation when "reasonable" time for loading or unloading operations has been exceeded. The statutory law does not define the meaning of "reasonable" time, BGL recommends that the time for loading or unloading would not exceed 2 hours excepting cases specially defined in the contract.</p> <p>4.4 <u>Amount of additional remuneration in case of excessive immobilisation</u></p> <p>No information on the additional remuneration amount or on how it is set.</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>Pas de réglementation sur la variation du prix du transport, ceci est laissé à l'appréciation des parties du contrat</p> <p>4.3 <u>Rémunération pour l'immobilisation excessive du véhicule, lors des opérations de chargement et de déchargement</u></p> <p>Les transporteurs sont autorisés à exiger la rémunération pour l'immobilisation excessive du véhicule si le temps « raisonnable » pour les opérations de chargement ou de déchargement a été dépassé. Le droit statutaire ne définit pas la signification du temps « raisonnable », BGL recommande que le temps passé pour le chargement ou le déchargement ne dépasse pas 2 heures à l'exception de cas spécialement définis dans le contrat</p> <p>4.4 <u>Montant du complément de rémunération en cas d'immobilisation excessive</u></p> <p>Pas d'information sur le montant du complément de rémunération ni sur les méthodes de sa fixation</p>
<p><b>5. Terms governing contracts of carriage</b></p> <p>5.1 <u>Form of the contract</u></p> <p>At the carrier's request, the contract of carriage must be drawn up in writing. However, contracts of carriage agreed orally are considered as valid</p> <p>5.2 <u>Legislation governing contracts of carriage for cabotage operations</u></p> <p>National legislation governing cabotage is largely inspired from the CMR Convention. Based on the standards of German private international law, the parties to the contract of carriage may also fully subject cabotage to the CMR Convention or to the law of the non-resident carrier. There are no mandatory provisions of national law which would preclude the full application of the CMR Convention or of the foreign law chosen by the parties. The terms for professional transport used in Germany apply to cabotage on a voluntary basis</p> <p>5.3 <u>Major features of the liability of carriers performing cabotage</u></p> <p>Similar to those arising from the CMR Convention (art. 17)</p>	<p><b>5. Conditions régissant le contrat de transport</b></p> <p>5.1 <u>Forme de contrat</u></p> <p>A la demande du transporteur, le contrat de transport doit être fait par écrit. Toutefois, le contrat de transport conclu oralement est considéré comme valable</p> <p>5.2 <u>Droit applicable au contrat de transport effectué en cabotage</u></p> <p>Le droit national s'appliquant au cabotage s'inspire largement de la Convention CMR. Sur la base des normes du droit international privé allemand, les parties au contrat de transport peuvent aussi soumettre le cabotage intégralement à la Convention CMR ou au droit du transporteur non-résident. Il n'y a pas de dispositions impératives du droit national qui écartent l'application intégrale de la Convention CMR ou du droit étranger choisi par les parties. Les conditions de transport professionnelles, utilisées en Allemagne, s'appliquent au cabotage sur la base volontaire</p> <p>5.3 <u>Caractéristiques principales de la responsabilité du transporteur exerçant le cabotage</u></p> <p>Elles sont similaires à celles résultant de la Convention CMR (art. 17)</p>

## GERMANY / ALLEMAGNE

<p><u>Exemption causes:</u> Identical to those arising from the CMR Convention</p> <p>5.4 <u>Concurrence of contractual and non-contractual claims</u></p> <p>German law admits the concurrence of contractual and non-contractual claims. However, the liability ceiling is identical in both cases</p> <p>5.5 <u>Duration of the carrier's liability (beginning, end)</u></p> <p>Carrier's liability extend to the period during which the goods are under their custody</p> <p>5.6 <u>Ceiling for compensation in case of damage to or loss of the goods</u></p> <p>According to article 449 par. 2 of the Commercial Law the ceiling may be set by the parties between SDR 2 and 40 SDR. If the ceiling is not fixed in the contract, it shall be equal to SDR 8.33 (article 431 par. 1 of the Commercial code)</p> <p>5.7 <u>Definition of delay when the parties have not agreed a time-limit for delivery</u></p> <p>The definition is identical to that arising from CMR Convention (art. 19) However, the ceiling for compensation is equivalent to three times the carriage charges (Article 431 par. 3 of the Commercial Code)</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>Carriers are obliged to compensate financial losses caused by a breach of contractual obligations</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, the liability ceiling no longer applies</p> <p>5.10 <u>Responsibility for loading, stowage and unloading</u></p> <p>Unless the contract of carriage stipulates otherwise, legislation holds the sender responsible for the loading, stowage and unloading (if necessary) of the goods. The consignee is responsible for unloading of</p>	<p><u>Causes d'exonération :</u> Elles sont identiques à celles résultant de la Convention CMR</p> <p>5.4 <u>Concours de l'action contractuelle avec l'action extracontractuelle</u></p> <p>Le droit allemand admet le concours de l'action contractuelle avec l'action extracontractuelle. Toutefois, le plafond de responsabilité est identique dans les deux cas</p> <p>5.5 <u>Période de responsabilité du transporteur (début, fin)</u></p> <p>La responsabilité du transporteur s'étend à la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous sa garde</p> <p>5.6 <u>Plafond de l'indemnité en cas d'avarie ou de perte de la marchandise</u></p> <p>Conformément à l'article 449, par. 2 du Droit commercial, le plafond peut être fixé par les parties entre 2 et 40 DTS. Si le plafond n'est pas fixé par le contrat, il doit être équivalent à 8,33 DTS (article 431, par. 1 du Droit commercial)</p> <p>5.7 <u>Définition du retard lorsque les parties n'ont pas convenu d'un délai de livraison</u></p> <p>La définition est identique à celle qui résulte de la Convention CMR (art. 19) Toutefois, le plafond de l'indemnité est égal au triple montant du prix du transport (Article 431, par. 3 du Droit commercial)</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 transporteur est tenu d'indemniser les pertes financières causées par la violation des obligations contractuelles</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, le plafond de responsabilité ne s'applique plus</p> <p>5.10 <u>Responsabilité pour le chargement, l'arrimage et le déchargement</u></p> <p>Si le contrat de transport n'en décide autrement, la législation tient l'expéditeur responsable du chargement, de l'arrimage et du déchargement (si nécessaire) de la marchandise. Le destinataire est</p>
---	--

## GERMANY / ALLEMAGNE

<p>the goods at destination. The carrier is relieved of any liability if the loss, damage or delay in delivery is caused by handling, loading or unloading of the goods by the sender or consignee (Article 412 par. 1 of the Commercial Code)</p> <p>5.11 <u>Carrier's liability for the actions of third parties</u></p> <p>The carrier is responsible for any persons of whose services he makes use for the performance of the carriage</p> <p>5.12 <u>Legal obligation to insure liability arising from the contract of carriage</u></p> <p>The carrier has a legal obligation to insure his contractual liability. A certificate of insurance must be on board the vehicle, indicating that it covers the carrier's liability for loss of or damage to the goods and for delays in delivery (Article 7 of the Road Transport Act)</p> <p>5.13 <u>Carriers' right of retention of the goods and other rights (lien, preferential right)</u></p> <p>The carrier enjoys a right of retention of the goods (Article 441 of the Commercial Code)</p> <p>5.14 <u>Obligation to draw up a consignment note in case of cabotage</u></p> <p>It is not compulsory to draw up a consignment note for cabotage. The content of consignment notes used in Germany is similar to that of the CMR consignment note</p> <p><u>Checks to be performed by the carrier on taking over the goods</u></p> <p>The carrier must check the apparent condition of the goods or their packaging</p> <p><u>Must special interest in delivery be specified in the consignment note?</u></p> <p><u>Must the declared value of the goods be specified in the consignment note?</u></p> <p>As this possibility is included in the CMR, it is not foreseen by German legislation</p> <p>5.15 <u>Reasons entitling the carrier to refuse taking over the goods</u></p> <p>According to article 410 of the Commercial Code, the only reason for a carrier to refuse taking over the load is presence of dangerous goods in the load without prior notice and agreement of the carrier.</p>	<p>tenu responsable du déchargement de la marchandise à la destination. Le transporteur est dégagé de toute responsabilité en cas de perte, d'avarie de la marchandise ou de retard à la livraison, causés au moment de la manutention, chargement ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire (Article 412, par. 1 du Code commercial)</p> <p>5.11 <u>Responsabilité du transporteur du fait d'autrui</u></p> <p>Le transporteur est responsable des personnes aux services desquelles il fait appel pour exécuter le contrat de transport</p> <p>5.12 <u>Obligation légale de l'assurance de la responsabilité résultant du contrat de transport</u></p> <p>Le transporteur est légalement tenu d'assurer sa responsabilité contractuelle. Une attestation d'assurance doit se trouver à bord du véhicule et indiquer qu'elle couvre la responsabilité du transporteur pour la perte, l'avarie de la marchandise et en cas de retard à la livraison (Article 7 du Road Transport Act « Loi sur le transport routier »)</p> <p>5.13 <u>Droit de rétention de la marchandise et autres droits du transporteur (gage, privilège)</u></p> <p>Le transporteur bénéficie du droit de rétention de la marchandise (Article 441 du Droit commercial)</p> <p>5.14 <u>Obligation de l'établissement d'une lettre de voiture en cas de cabotage</u></p> <p>L'établissement de la lettre de voiture n'est pas obligatoire pour le cabotage. Le contenu des lettres de voiture utilisées en Allemagne est similaire à celui de la lettre de voiture CMR</p> <p><u>Vérifications du transporteur lors de la prise en charge de la marchandise</u></p> <p>Le transporteur est tenu de vérifier l'état apparent de la marchandise ou de son emballage</p> <p><u>L'intérêt spécial à la livraison doit-il être inscrit dans la lettre de voiture ?</u></p> <p><u>La valeur déclarée de la marchandise doit-elle être inscrite dans la lettre de voiture ?</u></p> <p>Cette possibilité figurant dans la CMR n'est pas prévue par la législation allemande</p> <p>5.15 <u>Motifs autorisant le transporteur à refuser la prise en charge de la marchandise</u></p> <p>Conformément à l'article 410 du Code commercial, l'unique raison autorisant un transporteur à refuser la prise en charge est la présence dans le chargement de marchandises dangereuses sans avis préalable et accord du transporteur.</p>
--	--

## GERMANY / ALLEMAGNE

<p>5.16 <u>Change in the place designated for delivery and name of consignee</u></p> <p>No reply</p> <p>5.17 <u>Time of delivery of the goods</u></p> <p>Provisions of Article 423 of the Commercial Code are in line with Article 19 of the CMR</p> <p>5.18 <u>Maximum time-limit for payment of the carrier's invoices</u></p> <p>Directive 2000/35/EC is transposed into German law and reflected in Article 286 par.3 of the Civil Code, i.e. 30 days following the date of receipt by the debtor of invoice or an equivalent request for payment.</p> <p>5.19 <u>Periods of limitation for claims by the claimant or carrier</u></p> <p>Provisions of Article 439 of the Commercial Code are in line with Article 32 of the CMR</p>	<p>5.16 <u>Modification du lieu de destination et du nom de destinataire</u></p> <p>Pas de réponse</p> <p>5.17 <u>Horaires de livraison de la marchandise</u></p> <p>Les dispositions de l'Article 423 du Code commercial sont conformes à l'Article 19 de la CMR</p> <p>5.18 <u>Délai maximum pour le paiement des factures du transporteur</u></p> <p>La Directive 2000/35/CE est transposée dans le Droit allemand et reflétée dans l'Article 286, par. 3 du Code Civil, c'est-à-dire, un délai de 30 jours suivant la date de réception par le débiteur ou une demande de paiement équivalente.</p> <p>5.19 <u>Délais de prescription pour les réclamations de l'ayant droit à la marchandise et du transporteur</u></p> <p>Les dispositions de l'Article 439 du Droit commercial sont conformes à l'Article 32 de la CMR</p>
<p><b>6. Monitoring of carriers' compliance with regulations governing cabotage</b></p> <p>6.1 <u>Enforcing authorities entitled to monitor cabotage</u></p> <p>A specific monitoring of cabotage is not foreseen. The Bundesamt für Güterverkehr (BAG) is charged with monitoring the goods transport market in general.</p> <p>6.2 <u>Sanctions applicable to carriers who fail to comply with regulations governing cabotage</u></p> <p>Cabotage operations performed without EC-License is fined with 2000.-€, to be paid on the spot as a security deposit.</p> <p>6.3 <u>Appeals against sanctions</u></p> <p>Appeals are possible within one month.</p>	<p><b>6. Contrôle du respect par les transporteurs des règles concernant le cabotage</b></p> <p>6.1 <u>Organes autorisés à contrôler le cabotage</u></p> <p>Il n'est pas prévu de contrôle spécifique. Le « Bundesamt für Güterverkehr (BAG) » est en charge du contrôler le marché du transport des marchandises en général.</p> <p>6.2 <u>Sanctions appliquées aux transporteurs ne respectant pas les règles régissant le cabotage</u></p> <p>Les opérations de cabotage effectuées sans permis CE sont passibles d'une amende de 2'000 €, à payer sur place comme un dépôt de caution.</p> <p>6.3 <u>Recours contre les sanctions</u></p> <p>Un recours est possible dans les 30 jours.</p>
<p>Contact person / personne de contact : Dr. Alex Schindler, BGL, tel : +496979190, email : <a href="mailto:schindler@bgl-ev.de">schindler@bgl-ev.de</a></p>	