



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

UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI

1. Definition of cabotage : In the UK cabotage shall not be frequent or regular. Definition depends on the commercial relationship between the haulier and a customer.	1. Définition du cabotage: Au Royaume-Uni, les opérations de cabotage ne doivent pas être effectuées sur une base fréquente ou régulière. La définition dépend de la relation commerciale qu'entretiennent le transporteur et le client.
2. National regulations <u>Legal and regulatory instruments in force (including those approximating Community regulations in the field)</u> This country applies the provisions of Council Regulation (EEC) No 3118/93 of 25 October 1993 and other European regulations	2. Règlementation nationale <u>Instruments légaux et réglementaires en vigueur (y compris les instruments de transposition des règlements communautaires relatifs au cabotage)</u> Ce pays applique directement les dispositions du Règlement CEE n° 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993 et d'autres règlements européens

<p>3. Start and limits of cabotage rights by non-residents</p> <p>3.1 <u>Date from which carriers from the new EU Member States may perform cabotage freely and unrestrictedly</u></p> <p>To date, no bilateral derogations from the provisions of the EU accession agreement for the new countries. As a result, cabotage on British 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 1.05.2008, this date may be postponed until 1.05.2009 - Hungarian and Polish 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"> - British carriers are subject to the same dated 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 British carriers</p> <p>3.3 <u>Limits to cabotage performed by non-residents</u></p> <p>Non-resident carriers' vehicles must leave British territory at least once a month. Their activity may not be permanent, regular or uninterrupted, but must be carried out on an <i>ad hoc</i> basis (See 1 above).</p>	<p>3. Date de début des, et restrictions aux, droits de cabotage, applicables aux transporteurs non résidents</p> <p>3.1 <u>Date à compter de laquelle les transporteurs des nouveaux Etats membres de l'Union Européenne peuvent, librement et sans restriction, exercer toute activité de cabotage</u></p> <p>Aucune dérogation bilatérale aux dispositions de l'accord d'adhésion à l'Union Européenne n'existe à ce jour pour les nouveaux pays. Par conséquent, les opérations de cabotage sur le territoire britannique peuvent être effectuées par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les transporteurs chypriotes, maltais et slovènes à compter du 1.05.2004 - les transporteurs estoniens, slovaques, lettons et tchèques à compter du 1.05.2008, ladite date pouvant être prorogée jusqu'au 1.05.2009 - les transporteurs hongrois et polonais à compter du 1.05.2009 - les transporteurs roumains et bulgares à compter du 1.01.2010, ladite date pouvant être prorogée jusqu'au 1.01.2012 <p><u>Date à compter de laquelle les transporteurs des 15 anciens Etats membres de l'Union Européenne peuvent exercer toute activité de cabotage au sein des pays ayant rejoint récemment l'U.E.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Les transporteurs britanniques, aux fins de réciprocité, sont soumis aux mêmes dates <p>3.2 <u>Conditions administratives applicables aux transporteurs non résidents</u></p> <p>N'existe, en ce sens, aucune réglementation spécifique applicable aux transporteurs non résidents. Ceux-ci doivent se conformer aux mêmes réglementations que celles applicables aux transporteurs britanniques.</p> <p>3.3 <u>Restrictions aux opérations de cabotage effectuées par des transporteurs non résidents</u></p> <p>Les véhicules des transporteurs non résidents doivent quitter le territoire britannique au moins une fois par mois. L'activité de ces derniers peut ne pas être permanente, ni régulière ou ininterrompue mais doit toutefois être exercée <i>ad hoc</i> (cf. point 1 ci-dessus).</p>
---	---

UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI

<p>4. Freight Charges</p> <p>4.1 <u>Countries where carriage charges may be freely set:</u> The UK is one such country</p> <p>4.2 <u>Professional / customary / other rules relating to adjustments to carriage charges as a function of fuel price changes</u> None specified though fuel price adjustor recommended by RHA to members in accordance with relevant fuel price surveys.</p> <p>4.3 <u>Remuneration for excessive vehicle immobilisation during loading and unloading operations</u> By negotiation.</p> <p>4.4 <u>Amount of additional remuneration in case of excessive immobilisation</u> Minimum recommended of £720 per day.</p>	<p>4. Prix du transport</p> <p>4.1 <u>Pays où le prix du transport peut être fixé librement :</u> c'est le cas du Royaume-Uni</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> Aucune règle n'est spécifiée bien que la RHA recommande aux membres un ajustement des prix du carburant conformément aux enquêtes pertinentes réalisées sur les prix des carburants.</p> <p>4.3 <u>Rémunération pour l'immobilisation excessive du véhicule, lors des opérations de chargement et de déchargement</u> A convenir par voie de négociation.</p> <p>4.4 <u>Montant du complément de rémunération en cas d'immobilisation excessive</u> Minimum recommandé : 720 £ par jour</p>
<p>5. Terms governing contracts of carriage</p> <p>5.1 <u>Form of the contract</u> Recommend RHA Conditions for internal traffic. CMR obligatory for international traffic.</p> <p>5.2 <u>Legislation governing contracts of carriage for cabotage operations</u> None.</p> <p>5.3 <u>Major features of the liability of carriers performing cabotage</u> None.</p> <p><u>Exemption causes:</u> -</p> <p>5.4 <u>Concurrence of contractual and non-contractual claims</u></p> <p>5.5 <u>Duration of the carrier's liability (beginning, end)</u> From loading to unloading as per carriage conditions.</p> <p>5.6 <u>Ceiling for compensation in case of damage to or loss of the goods</u> RHA £1300 per tonne. CMR SDR 8.33 per kg.</p>	<p>5. Conditions régissant les contrats de transport</p> <p>5.1 <u>Forme de contrat</u> Recommander les conditions énoncées par la RHA pour le trafic intérieur. CMR obligatoire pour le trafic international.</p> <p>5.2 <u>Droit applicable au contrat de transport effectué en cabotage</u> Aucun</p> <p>5.3 <u>Caractéristiques principales de la responsabilité du transporteur exerçant le cabotage</u> Aucune</p> <p><u>Causes d'exonération :</u> -</p> <p>5.4 <u>Concours de l'action contractuelle avec l'action extracontractuelle</u></p> <p>5.5 <u>Période de responsabilité du transporteur (début, fin)</u> Du chargement au déchargement, conformément aux conditions du transport</p> <p>5.6 <u>Plafond de l'indemnité en cas d'avarie ou de perte de la marchandise</u> RHA : 1300£ par tonne. CMR : 8,33 DTS par kg.</p>

UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI

5.7 <u>Definition of delay when the parties have not agreed a time-limit for delivery</u> None.	5.7 <u>Définition du retard lorsque les parties n'ont pas convenu d'un délai de livraison</u> Aucune
5.8 <u>Compensation for other losses (loss of profit, moral losses, special interest, c.f. CMR articles 24 and 26, etc.)</u> As per RHA conditions or CMR.	5.8 <u>L'indemnisation d'autres pertes (manque à gagner, pertes morales, intérêt spécial, idem articles 24 et 26 CMR, etc.)</u> Conformément aux conditions fixées par la RHA ou selon la CMR.
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> In accordance with English Common Law, could be as high as total value.	5.9 <u>Plafond de responsabilité en cas de dol ou de faute équivalente au dol (pour la définition, voir article 29 CMR)</u> Conformément au droit coutumier britannique (Common Law) ; peut représenter l'intégralité de la valeur totale.
5.10 <u>Responsibility for loading, stowage and unloading</u> As agreed.	5.10 <u>Responsabilité pour le chargement, l'arrimage et le déchargement</u> Selon accord.
5.11 <u>Carrier's liability for the actions of third parties</u> -	5.11 <u>Responsabilité du transporteur du fait d'autrui</u> -
5.12 <u>Legal obligation to insure liability arising from the contract of carriage</u> None in law but expected to be carried out as this is in the carriers' interest. Failure to insure and compensate when at fault could lead to loss of "good repute" and operator's licence.	5.12 <u>Obligation légale de l'assurance de la responsabilité résultant du contrat de transport</u> Aucune au regard de la loi, mais il est attendu qu'elle soit appliquée du fait qu'il en va de l'intérêt du transporteur. Tout manquement à assurer et indemniser, lorsqu'une partie est fautive, est susceptible d'entraîner la perte dite de « bonne réputation » ainsi que le retrait du permis, pour l'opérateur.
5.13 <u>Carriers' right of retention of the goods and other rights (lien, preferential right)</u> As per CMR for international traffic, single lien only against owner of the goods. RHA Conditions allow general lien.	5.13 <u>Droit de rétention de la marchandise et autres droits du transporteur (gage, privilège)</u> Conformément à la CMR réglementant le trafic international, droit de rétention uniquement à l'encontre du propriétaire des marchandises. Les conditions énoncées par la RHA permettent un droit de rétention général.
5.14 <u>Obligation to draw up a consignment note in case of cabotage</u> None specified.	5.14 <u>L'obligation de l'établissement d'une lettre de voiture en cas de cabotage</u> Aucune obligation spécifiée.
5.15 <u>Reasons entitling the carrier to refuse taking over the goods</u> None specified.	5.15 <u>Motifs autorisant le transporteur à refuser la prise en charge de la marchandise</u> Aucun motif spécifié.
5.16 <u>Change in the place designated for delivery and name of consignee</u>	5.16 <u>Modification du lieu de destination et du nom de destinataire</u>

UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI

<p>By agreement.</p> <p>5.17 <u>Time of delivery of the goods</u> By agreement.</p> <p>5.18 <u>Maximum time-limit for payment of the carrier's invoices</u> Normally 30-60 days or by agreement.</p> <p>5.19 <u>Periods of limitation for claims by the claimant or carrier</u> CMR or one year (RHA).</p>	<p>Par accord entre les parties.</p> <p>5.17 <u>Horaires de livraison de la marchandise</u> Par accord entre les parties.</p> <p>5.18 <u>Délai maximum pour le paiement des factures du transporteur</u> En règle générale, paiement à 30-60 jours ou selon accord entre les parties.</p> <p>5.19 <u>Délais de prescription pour les réclamations de l'ayant droit à la marchandise et du transporteur</u> CMR ou une année (RHA).</p>
<p>6. Monitoring of carriers' compliance with regulations governing cabotage</p> <p>6.1 <u>Enforcing authorities entitled to monitor cabotage</u> Yes.</p> <p>The checks are performed by the Vehicle and Operator Services Agency (VOSA)</p> <p>6.2 <u>Sanctions applicable to carriers who fail to comply with regulations governing cabotage</u></p> <p>According to the rules for mutual cooperation between EU Member States, infringements committed by non-resident carriers are notified to the competent Ministry of the carrier's country, which must impose sanctions. If penal sanctions must be pronounced, British courts have sole jurisdiction</p> <p>6.3 <u>Appeals against sanctions</u></p> <p><u>Appeals against sanctions</u> Administrative sanctions may be appealed before a Transport Court Penal sanctions pronounced by a court may be appealed before the Court of Appeal <u>Time-limit to appeal</u> 28 days for administrative sanctions. In case of penal sanctions, the court itself sets the time-limit to appeal</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> Oui</p> <p>Les contrôles sont effectués par la Vehicle and Operator Services Agency (VOSA)</p> <p>6.2 <u>Sanctions appliquées aux transporteurs ne respectant pas les règles régissant le cabotage</u></p> <p>Conformément aux règles de la coopération mutuelle entre pays membres de l'UE, les infractions commises par le transporteur non résident sont communiquées au Ministère compétent de son pays qui doit lui infliger des sanctions. Si des sanctions pénales doivent être prononcées, seuls les tribunaux britanniques sont compétents</p> <p>6.3 <u>Recours contre les sanctions</u></p> <p><u>Recours contre les sanctions</u> Les sanctions administratives peuvent être contestées devant le Tribunal de Transport Les sanctions pénales prononcées par un tribunal peuvent être contestées devant la Cour d'appel <u>Délai de recours</u> : 28 jours en cas de sanctions administratives Dans le cas de sanctions pénales, le tribunal fixe lui-même le délai de recours</p>
<p>Contact person / personne de contact : Mr. Peter Cullum (RHA), tel : +441932841515, email : p.cullum@rha.net</p>	

January 2010 / Janvier 2010