

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

LITHUANIA / LITUANIE

<p>1. Definition of cabotage :</p> <p>Cabotage means road transport inside Lithuanian territory (Art. 9, Road Transport Code)</p>	<p>1. Définition du cabotage:</p> <p>Le cabotage signifie le transport routier à l'intérieur du territoire de la Lituanie (Code de transport routier)</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>Order n° 497 of 24.12.1998 by the Transport and Communications Minister on the Rules for international road transport, amended on 23.09.2003</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>Arrêté du Ministre des transports et de la communication n° 497 du 24.12.1998 portant sur les Règles du transport routier international, amendé le 23.09.2003</p>
<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 in Lithuania</u></p> <p>Belgian, Cypriot, Czech, Danish, Estonian, Spanish, Finnish, Irish, Luxembourgian, Latvian, Maltese, Dutch, Portuguese, Swedish, Slovenian and Slovakian carriers are already allowed to carry out road cabotage operations in Lithuania.</p> <p>Carriers from new and older EU Member States may perform cabotage as from 1.05.2009; (except for Bulgarian and Romanian carriers which are allowed to perform cabotage as from 01.01.2010; this date may be postponed until 1.05.2012).</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 en Lituanie</u></p> <p>Les transporteurs belges, chypriotes, tchèques, danois, estoniens, espagnols, finlandais, irlandais, luxembourgeois, lituaniens, maltais, hollandais, portugais, suédois, slovènes et slovaques sont déjà autorisés à effectuer les opérations de cabotage en Lituanie.</p> <p>Les transporteurs des anciens et des nouveaux Etats membres de l'UE peuvent effectuer des transports en cabotage à partir du 1.05.2009 (excepté les transporteurs bulgares et roumains qui sont autorisés à effectuer le cabotage à partir du 1.01.2010, cette date pouvant être reportée jusqu'au 1.05.2012).</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>Carriers are entitled to alter the carriage charges when their actual costs undergo a substantial change, provided that such change could not have been foreseen and included by the carrier into the contract. It follows from the Civil Code that the cost variation must be “substantial” and assessed on a case-by-case basis</p> <p>4.3 <u>Remuneration for excessive vehicle immobilisation during loading and unloading operations</u></p> <p>In accordance with article 53 of the Road Transport Code, the parties may foresee compensation for excessive vehicle immobilisation in writing. However, the rightful claimant of the goods may petition the court for a reduction in the flat-rate compensation if they consider that this amount is unfounded</p> <p>4.4 <u>Amount of additional remuneration in case of excessive immobilisation</u></p> <p>According to practice, remuneration for excessive immobilisation amounts to € 50 to 250 per day. Carriers are obliged to provide evidence of their vehicle's excessive immobilisation. The carrier's partner may provide evidence that the vehicle immobilisation is not attributable to him</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>Le transporteur est autorisé à modifier le prix du transport lorsque ses frais réels changent substantiellement, pour autant que le risque d'un tel changement ne puisse être prévu et inclus par le transporteur dans le contrat. Il résulte du Code civil que la modification des frais doit être « substantielle » et évaluée dans chaque cas d'espèce</p> <p>4.3 <u>Rémunération pour l'immobilisation excessive du véhicule, lors des opérations de chargement et de déchargement</u></p> <p>Conformément à l'article 53 du Code du transport routier, les parties peuvent prévoir par écrit une indemnité pour l'immobilisation excessive du véhicule. Toutefois, l'ayant droit à la marchandise peut demander au tribunal la réduction du montant de l'indemnité forfaitaire s'il considère que ce montant est non fondé</p> <p>4.4 <u>Montant du complément de rémunération en cas d'immobilisation excessive</u></p> <p>Selon les usages, la rémunération pour l'immobilisation excessive est de 50 à 250 € par jour. Le transporteur est tenu de fournir la preuve de l'immobilisation excessive de son véhicule. Le partenaire du transporteur peut fournir la preuve que l'immobilisation du véhicule ne lui est 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>Lithuanian law has adjusted the principles of the CMR Convention to national requirements.</p> <p>5.3 <u>Major features of the liability of carriers performing cabotage</u></p> <p>“Faultless” liability from which the carrier may exonerate himself provided that one of the exception clauses set by the law has been established</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 droit lituanien a adapté les principes de la Convention CMR aux obligations nationales.</p> <p>5.3 <u>Caractéristiques principales de la responsabilité du transporteur exerçant le cabotage</u></p> <p>Responsabilité « sans faute » de laquelle le transporteur peut s'exonérer pour autant que l'une des causes d'exception fixées par la loi ait été établie.</p>

Exemption causes:

In accordance with the Civil Code, the carrier may exonerate himself from liability by proving that the damage to or loss of the goods was due to *force majeure*.

According to the Road Transport Code, the carrier is not liable in cases where:

- the loss or damage was through no fault on the carrier's part
- the goods have been accompanied by the consignor's or consignee's agent;
- the loss or damage was caused by the rightful claimant of the goods
- the loss or damage is the result of an inherent default of the goods
- the goods were delivered by an appropriate vehicle and the seals were intact

5.4 Concurrence of contractual and non-contractual claims

Lithuanian law admits the concurrence of contractual and non-contractual liability. The choice is up to the injured party

5.5 Duration of the carrier's liability (beginning, end)

-

5.6 Ceiling for compensation in case of damage to or loss of the goods

The Road Transport Code article 46.5 refers to the SDR 8.33 ceiling foreseen by the CMR Convention.

5.7 Definition of delay when the parties have not agreed a time-limit for delivery

In accordance with article 33 of the Road Transport Code, goods must be delivered within the time-limit usually set for a given operation unless the contract foresees a strict time-limit. The plaintiff must prove the damage arising from the delay (loss of profit is not to be compensated).

5.8 Compensation for other losses (loss of profit, moral losses, special interest, c.f. CMR articles 24 and 26, etc.)

Carriers are not obliged to compensate for loss of profit in case of delay

Causes d'exonération :

Conformément au Code civil, le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité s'il prouve que la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de la force majeure.

En vertu du Code du transport routier, le transporteur n'est pas responsable dans les cas où :

- la perte ou l'avarie ne résulte pas de la faute du transporteur
- les marchandises ont été accompagnées par l'expéditeur ou son agent
- la perte ou l'avarie a été occasionnée par l'ayant droit à la marchandise
- la perte ou l'avarie résulte d'un vice propre de la marchandise
- la marchandise a été livrée par un véhicule adéquat et les scelllements étaient intacts

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

Le droit lituanien admet le concours de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité extracontractuelle. Le choix appartient à la partie qui a subi le dommage.

5.5 Période de responsabilité du transporteur (début, fin)

-

5.6 Plafond de l'indemnité en cas d'avarie ou de perte de la marchandise

L'article 46.5 du Code du transport routier se réfère au plafond de 8,33 DTS prévu par la Convention CMR.

5.7 Définition du retard lorsque les parties n'ont pas convenu d'un délai de livraison

Conformément à l'article 33 du Code du transport routier, les marchandises doivent être livrées dans un délai usuellement exigé pour un transport donné si le contrat ne prévoit pas un délai strict. Le demandeur doit prouver le dommage résultant du retard.

5.8 L'indemnisation d'autres pertes (manque à gagner, pertes morales, intérêt spécial, idem articles 24 et 26 CMR, etc.)

En cas de retard, le transporteur n'est pas tenu d'indemniser le manque à gagner

LITHUANIA / LITUANIE

<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, neither the carrier, nor his subcontractors or agents lose the right to avail themselves of liability ceilings</p> <p>5.10 <u>Responsibility for loading, stowage and unloading</u></p> <p>Lithuanian legislation foresees that the sender is responsible for loading, the carrier for stowage and the consignee for unloading of the goods</p> <p>5.11 <u>Carrier's liability for the actions of third parties</u></p> <p>The carrier is responsible for any persons to whom he resorts</p> <p>5.12 <u>Legal obligation to insure liability arising from the contract of carriage</u></p> <p>No legal obligation to take out contractual liability insurance</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</p> <p>5.14 <u>Obligation to draw up a consignment note</u></p> <p>In case of disputes, courts require submission of the consignment notes</p> <p><u>Checks to be performed by the carrier on taking over the goods</u></p> <p>Upon taking over the goods, the carrier must check the apparent condition of the goods and their packaging</p> <p><u>Does special interest on delivery have to be specified in the consignment note?</u></p> <p><u>Does the declared value of the goods have to be specified in the consignment note?</u></p> <p>The amount of special interest on delivery or declared value of the goods must be specified in the consignment note</p> <p>5.15 <u>Reasons entitling the carrier to refuse taking over the goods</u></p> <p>The carrier may refuse taking over the goods if the indications of the quantity or weight of the goods are different from those entered into the consignment note</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 transporteur et ses sous-traitants ou préposés ne perdent pas le droit d'évoquer les plafonds de responsabilité</p> <p>5.10 <u>Responsabilité pour le chargement, l'arrimage et le déchargement</u></p> <p>La législation lituanienne prévoit que l'expéditeur est responsable du chargement, le transporteur est responsable de l'arrimage, le destinataire est responsable du déchargement de la marchandise</p> <p>5.11 <u>Responsabilité du transporteur du fait d'autrui</u></p> <p>Le transporteur est responsable des personnes auxquelles il a eu recours</p> <p>5.12 <u>Obligation légale de l'assurance de la responsabilité résultant du contrat de transport</u></p> <p>Il n'existe aucune obligation légale de l'assurance de la responsabilité contractuelle</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</p> <p>5.14 <u>L'obligation de l'établissement d'une lettre de voiture en cas de cabotage</u></p> <p>En cas de litige, les tribunaux exigent la présentation des lettres de voiture</p> <p><u>Vérifications du transporteur lors de la prise en charge de la marchandise</u></p> <p>Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier l'état apparent de la marchandise et 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>Le montant de l'intérêt spécial à la livraison ou de la valeur déclarée de la marchandise doit être indiqué dans la lettre de voiture</p> <p>5.15 <u>Motifs autorisant le transporteur à refuser la prise en charge de la marchandise</u></p> <p>Le transporteur peut refuser la prise en charge de la marchandise si les indications concernant la quantité ou le poids de la marchandise diffèrent de celles mentionnées dans la lettre de voiture</p>
---	---

LITHUANIA / LITUANIE

<p>5.16 <u>Change in the place designated for delivery and name of consignee</u></p> <p>According to article 34 of the Road Transport Code, the sender may alter the consignee, but not the place designated for delivery</p> <p>5.17 <u>Time of delivery of the goods</u></p> <p>No legal provisions in this respect. The parties may set delivery times in their contract</p> <p>5.18 <u>Maximum time-limit for payment of the carrier's invoices</u></p> <p>National legislation does not mention a time-limit for payment of invoices</p> <p>5.19 <u>Periods of limitation for claims by the claimant or carrier</u></p> <p>2 years</p>	<p>5.16 <u>Modification du lieu de destination et du nom de destinataire</u></p> <p>Selon l'article 34 du Code du transport routier, l'expéditeur peut changer le destinataire, mais ne peut pas changer le lieu de destination</p> <p>5.17 <u>Horaires de livraison de la marchandise</u></p> <p>Il n'y a pas de dispositions légales à cet égard. Les parties peuvent fixer dans leur contrat les heures de livraison</p> <p>5.18 <u>Délai maximum pour le paiement des factures du transporteur</u></p> <p>La législation nationale ne mentionne pas de délai pour le paiement des factures.</p> <p>5.19 <u>Délais de prescription pour les réclamations de l'ayant droit à la marchandise et du transporteur</u></p> <p>2 ans</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>State Road Transport Inspectorate under the Ministry of Transport and Communications</p> <p>6.2 <u>Sanctions applicable to carriers who fail to comply with regulations governing cabotage</u></p> <p>No special sanctions.</p> <p>6.3 <u>Appeals against sanctions</u></p> <p>In accordance with article 293 of the Code of Administrative Infringements of the Republic of Lithuania, appeals against sanctions can be made in 10 (ten) days after its imposing.</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>Inspectorat d'Etat du transport routier sous le Ministère des transports et des communications.</p> <p>6.2 <u>Sanctions appliquées aux transporteurs ne respectant pas les règles régissant le cabotage</u></p> <p>Pas de sanctions spéciales</p> <p>6.3 <u>Recours contre les sanctions</u></p> <p>Selon les dispositions de l'article 293 du Code des contraventions administratives de la République de Lituanie, les appels contre les sanctions peuvent être faits dans les 10 jours suivant l'application de la sanction.</p>
<p>Contact person / personne de contact : Mr Justinas Usonis (LINAVAL) email : justinas.usonis@linava.lt</p>	