

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

## SPAIN / ESPAGNE

<p><b>1. Definition of cabotage:</b></p> <p>Transport performed in Spain by a foreign carrier from another EU country on a time basis</p>	<p><b>1. Définition du cabotage :</b></p> <p>Transport effectué en Espagne par un transporteur étranger d'un autre Etat membre de l'EU à titre temporaire</p>
<p><b>2. National regulations</b></p> <p><u>Legal and regulatory instruments in force (including those approximating Community regulations in the field)</u></p> <p>Decision by the Transport Ministry ("Orden del Ministerio de Fomento") nr. FOM/2181/2008 dated 22 July 2008, published in Official Journal ("Boletín Oficial del Estado") nr. 179 dated 25 July 2008, pages 32339-32339, reference 12716</p> <p>Regulation (EC) No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market (especially articles 8 et ss.)</p> <p>Law 15/2009 dated 11 November 2009, published in Official Journal ("Boletín Oficial del Estado") n° 273 dated 12 November 2009, pages 9490394930, reference 18004, and in Official Journal (idem) n° 41 dated 16 February 2010, page 14262, reference 2523) governing contracts for domestic land transport of goods. Therefore applicable to cabotage services as well.</p> <p>Abbreviation = Law 15/2009</p> <p>Also governing contracts for domestic land transport of goods and therefore applicable to cabotage services as well: General Conditions approved by Decision by the Transport Ministry ("Orden del Ministerio de Fomento") nr. FOM/1882/2012 dated 1<sup>st</sup> August 2012, published in Official Journal ("Boletín Oficial del Estado") nr. 214 dated 5 September 2012, pages 61858-61888, reference 11324.</p> <p>Abbreviation = GC 2012</p>	<p><b>2. Règlementation nationale</b></p> <p><u>Instruments légaux et réglementaires en vigueur (y compris les instruments de transposition des règlements communautaires relatifs au cabotage)</u></p> <p>Décision du Ministère des Transports (« Orden del Ministerio de Fomento ») n° FOM/2181/2008 du 22 juillet 2008, publié dans le Journal Officiel (« Boletín Oficial del Estado ») n° 179, du 25 juillet 2008, pages 32339-32339, référence 12716</p> <p>Règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (en particulier les articles 8 et ss.)</p> <p>Loi 15/2009 du 11 novembre 2009, publiée dans le Journal Officiel (« Boletín Oficial del Estado ») n° 273 du 12 novembre 2009, pages 9490394930, référence 18004, et dans le Journal Officiel (idem) n° 41 du 16 février 2010, page 14262, référence 2523) régissant les contrats de transport terrestre national de marchandises. Par conséquent applicable également aux services de cabotage.</p> <p>Abréviation = Loi 15/2009</p> <p>Régissant également les contrats de transport terrestre national de marchandises et par conséquent applicable également aux services de cabotage : Conditions Générales approuvées par Décision du Ministère des Transports (« Orden del Ministerio de Fomento ») n° FOM/1882/2012 du 1<sup>er</sup> août 2012, publiée dans le Journal Officiel (« Boletín Oficial del Estado ») n° 214 du 5 septembre 2012, pages 61858-61888, référence 11324.</p> <p>Abbreviation = CG 2012</p>

## SPAIN / ESPAGNE

### 3. Start and limits of cabotage rights by non-residents

#### 3.1 Date from which carriers from the new EU Member States may perform cabotage freely and unrestrictedly

There is no legal distinction between the 10 countries which joined the EU on 1<sup>st</sup> May 2004 and the 15 which were already EU Member States at that time, neither Bulgaria and Romania, members since 2007 or Croatia, member since 2013): carriers from all those 27 countries are entitled to perform cabotage in Spain and are all subject to the same regulations.

#### 3.2 Administrative requirements for non-resident carriers

Carriers performing cabotage are obliged to:

- a) carry the CMR consignment note on board the vehicle so as to evidence the performance of the preceding international carriage;
- b) prove the date of unloading of the goods;
- c) carry on board the vehicle the consignment notes regarding (cabotage) domestic transport performed in Spain, including start and completion dates;
- d) have a tachograph fitted on board and operational.

(article 2 of Ministerial Decision FOM/2181/2008)

and article 2.2 of Decision by the Transport Ministry ("Orden del Ministerio de Fomento") nr. FOM/2861/2012 dated 13 December 2012, published in Official Journal ("Boletín Oficial del Estado") nr. 5 dated 5 January 2013, pages 698-701, reference 154.

Abbreviation = Decision FOM/2861/2012

And also:

\* EU License

\* Certificate of driver – only in case driver is not a national from an EU country

(ex Regulation (EC) No 1072/2009 articles 3, 4 and 5)

### 3. Date de début et limites d'exercice du cabotage par les non-résidents

#### 3.1 Date à partir de laquelle les transporteurs des nouveaux pays de l'UE peuvent exercer du cabotage librement et sans limitation

Il n'y a pas de distinction juridique entre les 10 pays qui sont devenus membres de l'UE au 1<sup>er</sup> mai 2004 et les 15 qui étaient déjà membres de l'UE à cette date, ni la Bulgarie et la Roumanie, membres depuis 2007 ou la Croatie, membre depuis 2013 : les transporteurs ressortissants de des 27 pays sont autorisés à effectuer des opérations de cabotage en Espagne, et ils sont tous soumis aux mêmes règles.

#### 3.2 Formalités devant être remplies par les non-résidents

Le transporteur qui effectue des opérations de cabotage devra :

- a) avoir à bord de son véhicule la lettre de voiture CMR afin de prouver l'exécution du transport international précédant ;
- b) prouver la date de déchargement des marchandises ;
- c) avoir à bord de son véhicule les lettres de voiture concernant les transports nationaux (cabotage) faits en Espagne, dans lesquelles devront être inscrites les dates de début et de fin ;
- d) avoir le tachygraphe installé et opérationnel.

(article 2 de la Décision ministérielle FOM/2181/2008)

et article 2.2 de la Décision du Ministère des Transports (« Orden del Ministerio de Fomento ») n° FOM/2861/2012 du 13 décembre 2012/2008, publié dans le Journal Officiel (« Boletín Oficial del Estado ») n° 5 du 5 janvier 2013, pages 698-701, référence 154.

Abréviation = Décision FOM/2861/2012

Et également :

\* Licence UE

\* Certificat de conducteur – seulement dans le cas où le conducteur n'est pas un ressortissant d'un pays de l'UE

(ex Règlement (CE) n°1072/2009 articles 3, 4 and 5)

## SPAIN / ESPAGNE

<p>3.3 <u>Limits to cabotage performed by non-residents</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Time restriction</b></li> </ul> <p>As from entry into force of Ministerial Decision FOM/2181/2008 there are two possibilities:</p> <p>1. – Vehicle enters Spain loaded The three following requirements apply cumulatively:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) to complete an international transport operation;</li> <li>b) with a maximum number of three domestic transport operations;</li> <li>c) domestic carriage must be completed within maximum 7 days following the end of the international transport operation. (article 1, first paragraph of Ministerial Decision FOM/2181/2008)</li> </ol> <p>2. – Vehicle enters Spain unloaded The four following requirements apply cumulatively:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) to complete an international transport operation;</li> <li>b) maximum one domestic transport operation;</li> <li>c) domestic carriage must be completed within maximum 3 days following the unloaded vehicle's entry into Spain;</li> <li>d) domestic carriage must be completed within maximum 7 days following the end of the international transport operation. (article 1, second paragraph of Ministerial Decision FOM/2181/2008, and article 8 Regulation (EC) No 1072/2009)</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Geographical restriction</b></li> </ul> <p>No geographical restriction</p>	<p>3.3 <u>Limites imposées au cabotage effectué par les non-résidents</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Limite dans le temps</b></li> </ul> <p>À partir de l'entrée en vigueur de la Décision ministérielle FOM/2181/2008 il y a deux possibilités :</p> <p>1. – Entrée en Espagne du véhicule chargé Les trois conditions suivantes doivent être remplies cumulativement :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) continuation d'un transport international ;</li> <li>b) nombre maximal de trois opérations nationales de transport ;</li> <li>c) le transport national doit être terminé dans un délai maximal de 7 jours suivants la fin de cette opération internationale de transport. (article 1, 1<sup>er</sup> paragraphe de la Décision ministérielle FOM/2181/2008)</li> </ol> <p>2. – Entrée en Espagne du véhicule à vide Les quatre conditions suivantes doivent être remplies cumulativement :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) continuation d'un transport international ;</li> <li>b) une opération unique de transport national ;</li> <li>c) le transport national doit être terminé dans le délai maximal de 3 jours suivants l'entrée en Espagne du véhicule à vide ;</li> <li>d) le transport national doit être terminé dans un délai maximal de 7 jours suivant la fin de cette opération internationale de transport. (article 1, deuxième paragraphe de la Décision ministérielle FOM/2181/2008, et article 8 du Règlement (CE) n°1072/2009)</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Limite dans l'espace</b></li> </ul> <p>Pas de limite dans l'espace</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. However, unless parties agree otherwise, they will be the usual ones in the time and place where carrier takes over the goods. CG 2012 clause 3.1</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>Unless otherwise agreed in written, automatic increase according to fuel price increases at least 5 %, and vice versa – reduction (also at</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. Cependant, à moins que les parties en conviennent autrement, il sera habituel dans le temps et le lieu où le transporteur prend en charge les marchandises. CG 2012 clause 3.1</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>Sauf accord contraire par écrit, augmentation automatique lorsque le prix du carburant</p>

## SPAIN / ESPAGNE

<p>least 5 %).</p> <p>Law 15/2009, article 38 GC 2012 clause 3.4</p> <p><b>4.3 <u>Remuneration for excessive vehicle immobilisation during loading and unloading operations</u></b></p> <p>Spanish legislation foresees 2 hours for each operation. If the sender or consignee exceed this time-limit, the carrier is entitled to compensation. Law 15/2009, article 22 GC 2012 clause 4.17</p> <p><b>4.4 <u>Amount of additional remuneration in case of excessive immobilisation</u></b></p> <p>The amount due to the carrier in case of excessive immobilisation (over 2 hours) is calculated in a national unit -"IPREM"-, which changes every year (at present, 35,50 EUR per hour and 355 EUR per day of delay for the first day; second and next days of delay are more expensive). Law 15/2009, article 22 GC 2012 clause 4.17</p>	<p>augmente d'au moins 5%, et vice versa - réduction (également d'au moins 5%). Loi 15/2009, article 38 CG 2012 clause 3.4</p> <p><b>4.3 <u>Rémunération pour l'immobilisation excessive du véhicule, lors des opérations de chargement et de déchargement</u></b></p> <p>La législation espagnole prévoit 2 heures pour chaque opération. En cas de dépassement de ce délai par l'expéditeur ou par le destinataire, le transporteur a droit à une indemnisation. Loi 15/2009, article 22 CG 2012 clause 4.17</p> <p><b>4.4 <u>Montant du complément de rémunération en cas d'immobilisation excessive</u></b></p> <p>Le montant dû au transporteur en cas d'immobilisation excessive (dépassant 2 heures) est calculé dans une unité nationale - « IPREM » - qui change chaque année (à l'heure actuelle, 35,50 EUR par heure et 355 EUR par jour de retard le premier jour et les jours suivants sont plus chers). Loi 15/2009, article 22 CG 2012 clause 4.17</p>
<p><b>5. Terms governing contracts of carriage</b></p> <p><b>5.1 <u>Form of the contract</u></b></p> <p>Contracts of carriage are by mutual assent and require neither the written nor the drawing up of a consignment note. But the contracting parties may require each other to make such document. Law 15/2009, article 10 GC 2012 clauses 2.2 and 4.5</p> <p>Only it is compulsory a contract in written when the carrier is linked to the sender (or to another carrier) by a special kind of permanent contract granting him 75 % of his income -"trabajador autónomo económicamente dependiente"- Law 15/2009, article 16.3</p> <p>However, the drawing up of the latter is required by administrative law just for statistics and control purposes: Decision FOM/2861/2012 by the Ministry of Transport ("Ministerio de Fomento").</p>	<p><b>5. Conditions régissant le contrat de transport</b></p> <p><b>5.1 <u>Forme de contrat</u></b></p> <p>Le contrat de transport est consensuel et ne nécessite pas de forme écrite ni l'établissement d'une lettre de voiture. Toutefois, les parties contractantes peuvent exiger de l'autre l'établissement d'un tel document. Loi 15/2009, article 10 CG 2012 clauses 2.2 and 4.5</p> <p>Est seulement obligatoire un contrat par écrit lorsque le transporteur est lié à l'expéditeur (ou à un autre transporteur) par un type particulier de contrat permanent lui accordant 75 % de son revenu- « trabajador autónomo económicamente dependiente »- Loi 15/2009, article 16.3</p> <p>Toutefois, l'établissement de cette dernière est exigé par le droit administratif seulement pour des fins statistiques et de contrôle : Décision du Ministère des Transports (« Ministerio de Fomento ») FOM/2861/2012.</p>



## SPAIN / ESPAGNE

### 5.2 Legislation governing contracts of carriage for cabotage operations

Cabotage in Spain is subject to Spanish law: in particular, to Law 15/2009, and to GC 2012.

Therefore, the parties to the contract of carriage may not subject cabotage to the CMR Convention or to the law of the non-resident carrier.

### 5.3 Major features of the liability of carriers performing cabotage

“Faultless” liability

#### Exemption causes:

Grounds of carrier’s liability and cases of exoneration from that liability are almost the same as in the CMR Convention.

Law 15/2009, article 47 (grounds for liability: loss, damage and delay)

Law 15/2009, article 48 and GC 2012 clause 7.9 (general causes for exoneration: *force majeure*, fault of the sender, inherent vice).

Law 15/2009, article 49 and GC 2012 clauses 7.10-7.12 (special causes for exoneration: use of open unsheeted vehicles, lack or defective condition of packing, handling or loading by the sender, etc.).

### 5.4 Concurrence of contractual and non-contractual claims

Non-contractual liability may be admitted in case the claim does not arise from the contract of carriage. Liability regime is applied either in a contractual based claim or in a non-contractual based claim (addressed either against the carrier or against any of the carriers subcontracted by him).

Law 15/2009, article 63

GC 2012 clause 7

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

Carriers’ liability is involved from taking over the goods to their delivery

Law 15/2009, article 47.1

GC 2012 clause 5.3

### 5.2 Droit applicable au contrat de transport effectué en cabotage

Le cabotage en Espagne est soumis au droit espagnol : notamment, à la Loi 15/2009, et aux CG 2012.

Par conséquent, les parties au contrat de transport ne peuvent pas soumettre le cabotage à la Convention CMR ou au droit du transporteur non résident.

### 5.3 Caractéristiques principales de la responsabilité du transporteur exerçant le cabotage

Responsabilité « sans faute »

#### Causes d’exonération :

Les motifs de responsabilité du transporteur et les cas d’exonération de cette responsabilité sont presque les mêmes que dans la Convention CMR.

Loi 15/2009, article 47 (motifs de responsabilité : perte, dommage et retard)

Loi 15/2009, article 48 et CG 2012 clause 7.9 (causes générales d’exonération : *force majeure*, faute de l’expéditeur, vice inhérent)

Loi 15/2009, article 49 et CG 2012 clauses 7.10-7.12 (causes spéciales d’exonération : emploi de véhicules ouverts, manque ou défectuosité de l’emballage, manutention ou chargement par l’expéditeur, etc.).

### 5.4 Concours de l’action contractuelle avec l’action extracontractuelle

La responsabilité extracontractuelle peut être admise dans le cas où la réclamation ne découle pas du contrat de transport. Le régime de responsabilité s’applique à une réclamation fondée contractuelle ou à une action fondée extracontractuelle (adressée soit contre le transporteur ou contre l’un de ses sous-traitants).

Loi 15/2009, article 63

CG 2012 clause 7

### 5.5 Période de responsabilité du transporteur (début, fin)

La responsabilité du transporteur est engagée dès la prise en charge de la marchandise jusqu’à la livraison

Loi 15/2009, article 47.1

CG 2012 clause 5.3

## SPAIN / ESPAGNE

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

It is calculated in a national unit -"IPREM"-, which changes every year (at present, about 6 EUR/kilo gross weight of lost or damaged goods).

Law 15/2009, article 57.1

GC 2012 clause 7.14, first paragraph

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

For road transport there are not time limits for delivery: just as expressly agreed or otherwise what should be considered as reasonable.

Delay occurs when such delay is exceeded

Law 15/2009, article 33

Agreed delay should be expressed in the consignment note

Law 15/2009, article 10.2.f)

The carrier must justify damages sustained due to the delay

Law 15/2009, article 56

Ceiling for compensation in case of delay = carriage charges

Law 15/2009, article 57.2

GC 2012 clause 7.14, second paragraph

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

Compensation is also foreseen for other losses in case of total loss or total damage, without a ceiling

Law 15/2009, article 58

GC 2012 clause 7.8

Declaration of value of the goods and/or declaration of special interest in delivery are also possible

Law 15/2009, article 61

GC 2012 clause 7.16

It is also possible to increase (only to increase, not to diminish), by agreement, the compensation limit per kilo (loss, damage) or with reference to the transport charges

Law 15/2009, article 61.3

GC 2012 clause 7.16

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

Il est calculé dans une unité nationale - « IPREM », - qui change chaque année (à l'heure actuelle, environ 6 EUR/kilo de poids brut des marchandises perdues ou endommagées)

Loi 15/2009, article 57.1

CG 2012 clause 7.14, premier paragraphe

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

Pour le transport routier, il n'y a pas de délais pour la livraison : comme expressément convenu ou ce qui devrait être considéré comme raisonnable.

Le retard se produit lorsque ce délai est dépassé

Loi 15/2009, article 33

Le délai convenu doit être exprimé dans la lettre de voiture

Loi 15/2009, article 10.2.f)

Le transporteur doit justifier les dommages subis en raison du retard

Loi 15/2009, article 56

Plafond de l'indemnité en cas de retard = prix du transport

Loi 15/2009, article 57.2

CG 2012 clause 7.14, second paragraphe

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

L'indemnisation est aussi prévue pour d'autres pertes en cas de perte totale ou d'avarie totale, sans plafond

Loi 15/2009, article 58

CG 2012 clause 7.8

La déclaration de la valeur de la marchandise et/ou la déclaration d'intérêt spécial à la livraison sont également possibles

Loi 15/2009, article 61

CG 2012 clause 7.16

Il est également possible d'augmenter (seulement d'augmenter, pas de diminuer), d'un commun accord, la limite d'indemnisation par kilo (perte, dommage) ou en référence aux frais de transport

Loi 15/2009, article 61.3

CG 2012 clause 7.16

## SPAIN / ESPAGNE

<p>5.9 <u>Liability ceiling in case of wilful misconduct or default considered as equivalent to wilful misconduct (please refer to CMR Convention article 29 for a definition)</u></p> <p>In case of wilful misconduct or default considered as equivalent to wilful misconduct by the carrier or the carrier's employees or subcontractor, they are not entitled to apply liability ceilings. Such equivalent default arises when causing action was made <i>"in deliberate and voluntary breach of the legal duty assumed, causing damage which, without being sought directly, is a necessary consequence of the action"</i>. Law 15/2009, article 63 GC 2012 clause 7.15</p> <p>5.10 <u>Responsibility for loading, stowage and unloading</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in case of full shipment, the sender is responsible for the loading and stowage operations and the consignee for the unloading operations, unless otherwise expressly agreed before the lorry arrives to the place of origin/destination of the goods;</li> <li>- in case of parcel services, the carrier is responsible for the loading, stowage and unloading operations</li> </ul> <p>Law 15/2009, article 20 GC 2012 clauses 4.14, 6.8 and 9.1</p> <p>5.11 <u>Carrier's liability for the actions of third parties</u></p> <p>The contractual carrier is responsible for all operations needed to perform the carriage from the place of taking over of the goods to the place of delivery Law 15/2009, article 47.1 GC 2012 clause 5.2 Also for acts or omissions of other carriers, subcontracted by him Law 15/2009, article 6 GC 2012 clause 5.2 Claimants may also directly sue the agents or independent companies of whose services the carrier makes use to perform the carriage. But the liability regimen will still be the same. Law 15/2009, article 63 GC 2012 article 7</p>	<p>5.9 <u>Plafond de responsabilité en cas de dol ou de faute équivalente au dol (pour la définition, voir article 29 Convention CMR)</u></p> <p>En cas de dol ou de faute équivalente au dol commise par le transporteur ou ses employés ou sous-traitants, ils ne sont pas en droit de demander des plafonds de responsabilité. Cette faute équivalente au dol survient lorsque l'action la provoquant été établie « <i>en violation délibérée et volontaire de l'obligation légale présumée, causant un dommage qui, sans être directement demandé, est une conséquence nécessaire de l'action</i> ». Loi 15/2009, article 63 CG 2012 clause 7.15</p> <p>5.10 <u>Responsabilité pour le chargement, l'arrimage et le déchargement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en cas d'envoi complet, l'expéditeur est responsable des opérations de chargement et de l'arrimage et le destinataire est responsable des opérations de déchargement, sauf disposition contraire expresse convenue avant que le camion arrive à l'endroit d'origine/de destination des marchandises;</li> <li>- en cas de groupage, le transporteur est responsable des opérations de chargement, de l'arrimage et du déchargement</li> </ul> <p>Loi 15/2009, article 20 CG 2012 clauses 4.14, 6.8 et 9.1</p> <p>5.11 <u>Responsabilité du transporteur du fait d'autrui</u></p> <p>Le transporteur contractuel est responsable de l'ensemble des opérations nécessaires au transport du lieu de la prise en charge de la marchandise jusqu'au lieu de livraison Loi 15/2009, article 47.1 CG 2012 clause 5.2 Egalement pour les actes ou omissions de ses sous-traitants Loi 15/2009, article 6 CG 2012 clause 5.2 Les demandeurs peuvent également poursuivre directement les agents ou entreprises indépendantes dont le transporteur a recours aux services pour effectuer le transport. Mais le régime de responsabilité sera toujours le même. Loi 15/2009, article 63 CG 2012 article 7</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. However, such insurance is very common in practice.</p> <p>In case the sender asks the carrier to make a particular insurance policy, those instructions should be expressed in the consignment note. Law 15/2009, article 10.2.e)</p> <p>The carrier shall inform the sender, if he is a consumer (= not a professional sender) about the compensation limits, about the possibility to make a declaration of value of the goods, and also about the possibility to underwrite himself an insurance covering the damage to the goods over the standard compensation limits. GC 2012 clause 3.3</p> <p>5.13 <u>Carriers' right of retention of the goods and other rights (security, preferential right)</u></p> <p>The unpaid carrier enjoys a right of retention. To this end, the carrier must deposit the goods either with a judge (Law 1/2000 on Civil Judiciary Proceedings) with a Transport Board of Arbitration ("Junta") (article 38 of Law n° 16/1987, articles 9-11 of Transport Regulation n° 1211/1990, Decision by the Ministry of Transport dated 30 March 2001 which established the rules on the functioning of these Boards in the deposit and disposal of goods - which as a last step may be sold in public auction -, and Law 15/2009 articles 40 and 44-45). GC 2012 clause 3.8</p> <p>5.14 <u>Obligation to draw up a consignment note in case of cabotage</u></p> <p>By virtue of administrative law it is compulsory to draw up a consignment note (see point 5.1) According to the Transport Ministry's Decision number 238/2003 dated 31.01.2003, the consignment note must include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- name and address of sender and actual loader (if the latter is not the sender)</li> <li>- name of forwarding agent, if applicable</li> <li>- name of carrier</li> <li>- name of consignee</li> <li>- place of taking over of the goods and place designated for delivery</li> </ul>	<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 d'assurance de la responsabilité contractuelle. Toutefois, dans la pratique cette assurance est très fréquente.</p> <p>Dans le cas où l'expéditeur demande au transporteur une police d'assurance particulière, ces instructions doivent être exprimées dans la lettre de voiture. Loi 15/2009, article 10.2.e)</p> <p>Le transporteur informe l'expéditeur, s'il est un consommateur (= pas un expéditeur professionnel) sur les limites d'indemnisation, sur la possibilité de faire une déclaration de la valeur de la marchandise, et aussi sur la possibilité de souscrire lui-même une assurance couvrant les dommages aux marchandises au-dessus des limites d'indemnisation standard. CG 2012 clause 3.3</p> <p>5.13 <u>Droit de rétention de la marchandise et autres droits du transporteur (gage, privilège)</u></p> <p>Le transporteur impayé bénéficie d'un droit de rétention. A cette fin, il doit déposer la marchandise soit auprès d'un juge (Loi 1/2000 relative aux procédures judiciaires civiles) avec une commission d'arbitrage du transport (« Junta ») (article 38 de la Loi n° 16/1987 et articles 9-11 du Règlement de Transport n° 1211/1990, Décision du Ministère des Transports du 30 mars 2001 qui établit les règles de fonctionnement de ces commissions dans le dépôt et la disposition de la marchandise – qui en dernier lieu peut être vendue aux enchères publiques – et Loi 15/2009 articles 40 et 44-45). CG 2012 clauses 3.8</p> <p>5.14 <u>L'obligation de l'établissement d'une lettre de voiture en cas de cabotage</u></p> <p>En vertu du droit administratif, l'établissement de la lettre de voiture est obligatoire (voir point 5.1) Conformément à la Décision du Ministère des Transports 238/2003 du 31.01.2003, la lettre de voiture doit contenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nom et adresse de l'expéditeur et du chargeur effectif (si ce dernier n'est pas l'expéditeur)</li> <li>- nom du commissionnaire de transport, s'il est intervenu</li> <li>- nom du transporteur</li> <li>- nom du destinataire</li> <li>- lieu de la prise en charge de la marchandise et</li> </ul>
--	---



## SPAIN / ESPAGNE

- date of carriage
- vehicle registration number (for the tractor and, if applicable the trailer or semi-trailer)
- nature and weight of the goods and, if applicable, number of packages
- other indications, including carriage charges, are optional

Just for commercial purposes (validity as a contract of transport), Law 15/2009 in article 10 establishes the references to be entered in the consignment note (with are almost the same as in CMR Convention article 6).

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

The carrier may check the apparent condition of the goods and their packaging

Law 15/2009 articles 25-26

GC 2012 clause 4.10

### 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?

Yes, both declarations.

Law 15/2009 article 10.1,m) and 2.d)

GC 2012 clauses 2.3,m) and 7.16

### 5.15 Reasons entitling the carrier to refuse taking over the goods

The carrier may refuse to take over the goods, in particular due to poor condition of the packaging or packages, or lack of the necessary documents or when the nature or characteristics are not the same as those declared by the sender.

Law 15/2009 article 27

GC 2012 clause 4.12

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

The sender may order the carrier to stop the carriage, to return the goods to their place of origin, to change the place designated for delivery and to change the name of consignee, by returning the original consignment note to the carrier and replacing it with another mentioning these new indications and pay the expenses caused by the fulfilment of such new instructions.

Law 15/2009 articles 29-30

GC 2012 clauses 5.6 and 5.7

celui prévu pour la livraison

- date du transport
- n° d'immatriculation du véhicule (du tracteur et, le cas échéant, de la remorque ou de la semi-remorque)
- nature et poids de la marchandise et, le cas échéant, le nombre de colis
- autres indications, dont le prix du transport, sont optionnelles

A des fins commerciales uniquement (validité en tant que contrat de transport), la Loi 15/2009 dans l'article 10 établit les références qui doivent être inscrites dans la lettre de voiture (qui sont presque les mêmes que dans la Convention CMR article 6).

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

Le transporteur peut vérifier l'état apparent de la marchandise et de son emballage

Loi 15/2009 articles 25-26

CG 2012 clause 4.10

### 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 ?

Oui, les deux déclarations

Loi 15/2009 article 10.1,m) et 2.d)

CG 2012 clauses 2.3, m) et 7.16

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

Le transporteur peut refuser la prise en charge de la marchandise, en particulier en raison du mauvais état de l'emballage ou des colis, ou de l'absence des documents nécessaires ou lorsque la nature ou les caractéristiques ne sont pas les mêmes que celles déclarées par l'expéditeur.

Loi 15/2009 article 27

CG 2012 clause 4.12

### 5.16 Modification du lieu de destination et du nom de destinataire

L'expéditeur peut ordonner au transporteur de stopper le transport, retourner la marchandise à son lieu d'origine, changer le lieu prévu pour la livraison et le nom du destinataire, en retournant au transporteur l'original de la lettre de voiture et en la remplaçant par une autre mentionnant les nouvelles indications et paye les dépenses occasionnées par l'exécution de telles nouvelles instructions.

Loi 15/2009 articles 29-30

**5.17 Time of delivery of the goods**

No legal provisions in this respect. If the carrier wishes to complete carriage by delivering the goods in the consignee's absence, he must deposit the goods in a warehouse at the disposal of a Transport Board of Arbitration ("Junta"): articles 10 to 12 of the Transport Regulation approved by Royal Decree n° 1211/1990 of 28.09.1990, Decision by the Ministry of Transport dated 30 March 2001 which established the rules on the functioning of these Boards in the deposit and disposal of goods - which as a last step may be sold in public auction -, and Law 15/2009 articles 40 and 44-45.

**5.18 Maximum time-limit for payment of the carrier's invoices**

30 days since goods are delivered to the consignee  
After that the price will be increased with legal interest  
Law 15/2009 article 41.  
GC 2012 clause 3.11

**5.19 Periods of limitation for claims by the claimant or carrier**

1 year, either for senders claims against the carrier and vice versa  
In wilful misconduct or equivalent fault, 2 years  
Law 15/2009 article 79.1

**Start of the period of limitation**

The *dies a quo* depend on the ground for claiming  
Partial loss, damage or delay: since delivery  
Total loss:  
20 days since agreed delay or  
30 days since taking over of the goods by carrier  
Rest of claims: 3 months since contract established  
Law 15/2009 article 79.2

For recourse claims among carriers, the period starts since a decision by a Judge or by a Transport Board of Arbitration ("Junta") is issued or otherwise since the date when the claimant carrier made his payment.  
Law 15/2009 article 79.4

CG 2012 clauses 5.6 et 5.7

**5.17 Horaires de livraison de la marchandise**

Il n'y a pas de dispositions législatives à cet égard. Si le transporteur veut terminer le transport en livrant la marchandise « en l'absence » du destinataire, il doit déposer la marchandise dans un entrepôt à la disposition d'une commission d'arbitrage du transport (« Junta ») articles 10 à 12 du Règlement des Transports, approuvé par le Décret royal n° 1211/1990 du 28.09.1990, Décision du Ministère des Transports du 30 mars 2001 qui établit les règles de fonctionnement de ces commissions – qui en dernier lieu peut être vendue aux enchères publiques – et Loi 15/2009 articles 40 et 44-45.

**5.18 Délai maximum pour le paiement des factures du transporteur**

30 jours depuis la livraison de la marchandise à l'expéditeur  
Après le prix sera augmenté des intérêts légaux  
Loi 15/2009 article 41  
CG 2012 clause 3.11

**5.19 Délais de prescription pour les réclamations de l'ayant droit à la marchandise et du transporteur**

1 an pour les réclamations de l'expéditeur contre le transporteur et vice versa  
En cas de dol ou de faute équivalente au dol, 2 ans  
Loi 15/2009 article 79.1

**Point de départ de la prescription**

Le *dies a quo* dépend du motif de la réclamation  
Perte partielle, avarie, retard : à compter de la livraison  
Perte totale :  
20 jours à compter du délai convenu ou  
30 jours à compter de la prise en charge de la marchandise par le transporteur  
Reste des réclamations : 3 mois à compter du contrat établi  
Loi 15/2009 article 79.2

Pour les recours entre les transporteurs, la période commence à compter de la décision rendue par un juge ou par une commission d'arbitrage du transport (« Junta ») ou à compter de la date à laquelle le transporteur réclamant a fait son paiement.  
Loi 15/2009 article 79.4

## SPAIN / ESPAGNE

<p><u>Grounds for suspension of the period of limitation</u></p> <p>A written claim (either addressed to the carrier or to any other party) shall suspend the period of limitation, which will continue running when that claim is refused. Law 15/2009 article 79.3</p> <p><u>Grounds for the fresh accrual of rights of action (interruption of the period of limitation)</u></p> <p>A written claim interrupts the period of limitation (article 1973 of the Spanish Civil Code and article 79.3 of Law 15/2009)</p>	<p><u>Causes de suspension de la prescription</u></p> <p>Une réclamation écrite (soit adressée au transporteur ou à toute autre partie) suspend le délai de prescription, qui continuera de courir quand cette demande est rejetée. Loi 15/2009 article 79.3</p> <p><u>Causes d'interruption de la prescription</u></p> <p>Une réclamation écrite interrompt la prescription (article 1973 du Code civil espagnol et article 79.3 de la Loi 15/2009)</p>
<p><b>6. Monitoring of carriers' compliance with regulations governing cabotage</b></p> <p><u>6.1 Enforcing authorities entitled to monitor cabotage</u></p> <p>Transport inspectorate, depending of the Transport Ministry ("Fomento") or the Transport Authority of Regional Governments ("Comunidades Autonomas") are in charge of monitoring compliance with cabotage rules, same as with all rest of compulsory rules concerning transport activity. Law n° 16/1987 and Transport Regulation n° 1211/1990</p> <p><u>6.2 Sanctions applicable to carriers who fail to comply with regulations governing cabotage</u></p> <p>Administrative sanctions (no penal sanctions) may reach 18,000 EUR for breach of the rules governing cabotage (article 143.1, letter j of Law n° 16/1987 amended by Law n° 29/2003)</p> <p><u>6.3 Appeals against sanctions</u></p> <p><u>Appeals against administrative sanctions</u> Ministerio de Fomento (Transport Ministry) and, in case of appeal against the latter's judgements: courts of justice</p> <p><u>Time-limit to appeal</u> One month from the date the sanction was imposed (article 115 of the Law of Administrative Procedure n° 30/1992 of 26.11.1992)</p>	<p><b>6. Contrôle du respect par les transporteurs des règles concernant le cabotage</b></p> <p><u>6.1 Organes autorisés à contrôler le cabotage</u></p> <p>L'inspection du transport, dépendant du Ministère des Transports (« Fomento ») ou l'Autorité des Transports des Gouvernements régionaux (« Comunidades Autonomas ») sont chargées du contrôle du respect des règles du cabotage, même que pour toutes les autres règles obligatoires concernant l'activité de transport. Loi n° 16/1987 et Règlement du Transport n°1211/1990</p> <p><u>6.2 Sanctions appliquées aux transporteurs ne respectant pas les règles régissant le cabotage</u></p> <p>Les sanctions administratives (pas de sanctions pénales) peuvent s'élever jusqu'à EUR 18'000 en cas d'infraction aux règles régissant le cabotage (article 143.1, lettre j de la Loi n° 16/1987 modifiée par la Loi n° 29/2003)</p> <p><u>6.3 Recours contre les sanctions</u></p> <p><u>Recours contre les sanctions administratives</u> Ministerio de Fomento (Ministère des Transports) et, en cas de recours contre les décisions de ce dernier : les Tribunaux judiciaires</p> <p><u>Délai de recours</u> Un mois à compter de la date à laquelle la sanction a été infligée (article 115 de la Loi de la Procédure administrative n° 30/1992 du 26.11.1992)</p>
<p>Contact person: Mr Francisco SANCHEZ-GAMBORINO (ASTIC) tel : +34609173426, email : <a href="mailto:abogados@sanchez-gamborino.com">abogados@sanchez-gamborino.com</a></p>	<p>Personne de contact : M. Francisco SANCHEZ-GAMBORINO (ASTIC) tel : +34609173426, email : <a href="mailto:abogados@sanchez-gamborino.com">abogados@sanchez-gamborino.com</a></p>