

OC zawodowe do licencji transportowej

Опубликовано Апр 15, Автор [оспрос](#) Категория [1](#)

OC przewoźnika w kierunku kabotażowym złapiemy w kodeksach wynikających kabotażu drogowego stały nazwane już w prawie Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. Zapewniono w nim, że usługi transportu drogowego artykułów w dziwnych państwach członkowskich powinno być dokonywane na podstawie tymczasowości. Na rzeck Traktatu akcesyjnego podpisanego w Atenach, twój świat uzyskał członkostwo w Grupie Europejskiej wraz z dniem 01.05.2004 r. Niestety polscy przewoźnicy nie zostali zaakceptowani to do dostarczania usług przewozowych w końcach Unii Europejskiej. Tworzenie takich przewozów szło się możliwe dopiero po 01.05.2009 r.

Kiedy teraz wspomniano nie od razu polscy przewoźnicy bronili się pełnoprawnymi uczestnikami rynku lokalnego, ponieważ Parlament Europejski równolegle pracował nad wspólnotową regulacją, która wskazywać była podstawy wykonywania pracy transportowej i oferowania usług w aspekcie przewozów kabotażowych. Wynikiem tejże publikacji było przekazanie przez Urząd Europejski rozporządzenia nr 1072/2009 z dnia 21.10.2009 r., (wprowadziło w utrzymanie z dniem 4 grudnia 2011 r. z elementami). Pomimo szczegółowych regulacji , a dodatkowo kilkuletnich doświadczeń nabytych przy opracowywaniu przewozów kabotażowych, grono naszych rodzimych przewoźników nie jest prawidłowo stworzone do udzielania usług przewozowych na pas krajów UE. Powstaje wtedy w niesamowitej wadze z niewiedze podstawowego w bieżącym profilu prawa wspólnotowego również z głodu teorii na element prawa zaczynającego w rogach wykonywania przewozów, które korzysta bezwzględne wykorzystanie podczas przewozów.

POLISY OC przewoźnika w kroku kabotażowym – Kabotaż po Unii Europejskiej

Zlecenie (WE) nr 1072/2009 z dnia 21.10.2009 r. wprowadziło wiele poważnych regulacji, które zdecydowanie powinien znać wszystek przewoźnik. Pewną z nich jest wymóg z art. 8. ust. 1. dotyczący bycia licencji wspólnotowej, natomiast w wypadku, gdy kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, przedstawiania przez niego świadectwa kierowcy. Wymóg ostatni nie dotyczy wykonywania przewozów pojazdami, których dopuszczalna waga całkowita, włącznie z możliwą wagą całkowitą przyczep, nie przekracza 3,5 tony. Przewoźnicy posiadający tzw. dostawczaki nie mają obowiązku, zatem posiadania licencji wspólnotowej a krzew niej są właściwi do układania przewozów kabotażowych tymi samochodami.

Wspomniane rozporządzenie określa i określone warunki wykonywania przewozów kabotażowych. Art. 8. ust. 2. dopuszcza:

wykonanie 3 transportów w ruchu 7 dni, oczekiwanych od chwili rozładunku towaru wwiezionego do terenu na liście CMR do gorącego rozładunku towaru przekazywanego w ramach przewozu kabotażowego,

wykonanie1 przewozu w zbioru 3 dni, oczekiwanych z chwili dostępu do kraju bez towarze do rozładunku towaru prowadzonego w ramach przewozu kabotażowego.

Ponadto art. 8. ust. 3. nakłada obowiązek, żeby każdy kierowca miał dokumenty potwierdzające przewóz w wprowadzającym ruchu międzynarodowym dodatkowo wszystkich przyszły wykonany przewóz kabotażowy. Informacje, jakie osiągamy z różnych przewoźników tylko potwierdzają, iż lokalne organizacje całkiem skutecznie czuwają nad przestrzeganiem działających warunków wykonywania przewozów kabotażowych i niejednokrotnie montują na przewoźników wysokie kary pieniężne.

Co dobrze, przewoźnicy niezwykle często zapominają od kolejnej istotnej regulacji, którą wprowadziło wspomniane rozporządzenie. Mowa od wymogach ustalonych w art. 9. ust. 1. Punkt obecny znaczy, że;

„Od ile przepisy wspólnotowe nie są inaczej, wykonanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego w będących kwestiach:

wytycznych wynikających umowy przewozu;
wagi i kształtów pojazdów samochodowych;
wymogów powiązanych z transportem określonych liczb rzeczy, w szczególności rzeczy niebezpiecznych, szybko zmniejszających się produktów żywnościowych oraz żywych zwierząt;
czasu robienia motocykla oraz okresów odpoczynku właściele aut;
podatku z liczbie danej (VAT) z usług transportowych.”

Wykonując, zatem przewozy kabotażowe na kraju krajów UE powinno się wiedzieć, któremu prawu podlega dany przewóz, ponieważ z tego zależy nie tylko które są w tym szczycie wymogi, lecz oraz jaką odpowiedzialność będzie powstawał przewoźnik a w którym zakresie powinien też uwaga ubezpieczyć.

Limity odpowiedzialności oraz Prawo krajów Unii Europejskiej
OC przewoźnika w trendzie kabotażowym NIEMCY

Podstawowe regulacje dotyczące umowy przewozu są uruchomione w Księdze IV niemieckich reguł handlowych Handelsgesetzbuch (HGB). Najważniejsze są tam zapisy określające granice odpowiedzialności przewoźnika. Stały one odtworzone w §§ 431 i 449 HGB i zgodnie z § 431. ust. 1. przewoźnik ponosi uwaga do wielkości 8,33 SDR za 1 kg wagi brutto przesyłki. Przepis ten umożliwia jednak umowne określanie tego kredytu na energii § 449. ust. 2., który to umożliwia wprowadzanie w deklaracjach przewozu limitu uwadze w wysokości nie prostszej niż 2,00 SDR również nie wyższej niż 40 SDR za kg wagi brutto przesyłki. Ponadto razem z § 431. ust. 3., przewoźnik ponosi pełną odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek opóźnienia w dostawie do 3-krotnej wartości przewoźnego.

Jak wychodzi z powyższych punktów, oznaczanie w umowach ubezpieczeniowych dużo dużego szczytu odpowiedzialności uzasadnia wymaganie, co do wysokości opłaty gwarancyjnej, a ta nie że stanowić prostsza niż 600.000 EUR na jedyne a 1.200.000 EUR na

jakiegokolwiek zdarzenia (§ 7a. GüKG). Przy takim ustalaniu odpowiedzialności przewoźnika, tak poważna kwota gwarancyjna wystawia się być jeszcze za małą, nie wspominając teraz o polskich polisach, które niezwykle często uwzględniają dużo prostsze cenie.

Pocieszający jest wprawdzie fakt, że wymóg prawa niemieckiego odnośnie polis OCP z racją obszerną opłatą gwarancyjną dotyczą wyłącznie przewozów pojazdami od DMC powyżej 3,5 tony. Właściciele samochodów o prawidłowej wadze wszystkich do 3,5 tony, wykonujący przewozy kabotażowe na placu Niemiec nie mają obowiązku bycia ubezpieczenia, niemniej jednak zaleca się, aby takowe zawierali, bo w odrębnym razie jakiegokolwiek ewentualną stratę będą wymagali zapłacić z domowej kieszeni, oraz ostatnie przy znacznych limitach przyczyniły że stanowiąc trudnym doświadczeniem.

Ponadto niemieckie ustalenie w sytuacji transgranicznego transportu transportowego i kabotażu (GüKGKabotageV) nie stosuje żadnych dodatkowych regulacji, co wysoce odwołuje w współczesnym odcinku do prosta wspólnotowego

POLISY OC przewoźnika w związku kabotażowym FRANCJA

Podstawowymi regulacjami prawnymi we Francji są:

Dekret nr 99-269 z dnia 6 kwietnia 1999 r. dotyczący umów przewozu,
Dekret nr 2003-1295 w dniu 26 grudnia 2003 r. dotyczący przewozów wytwarzanych przez podwykonawców,
Dekret nr 2010-389 z dnia 19 kwietnia 2010 r. dotyczący prowadzenia przewozów kabotażowych,
Code de commerce, czyli kodeks handlowy regulujący niektóre elementy powiązane z odpowiedzialnością przewoźnika.

Regulacje dotyczące umowy przewozu są wprowadzone w Regulaminie nr 99-269 z dnia 6 kwietnia 1999 r. Dekret w art. 21. określa dodatkowo granice odpowiedzialności przewoźnika, jaka istnieje uzależniona przede wszystkim z wagi przesyłki:

przesyłki od wielkości do 3 ton:

23 EUR (ok. 20 SDR) za 1 kg wagi brutto, nie więcej niż 750 EUR (ok. 665 SDR) za 1 paletę (z francuskiego colis),

przesyłki o roli 3 stopnie i nad:

14 EUR (ok. 12 SDR) za 1 kg wagi brutto, nie więcej niż 2.300 EUR (ok. 2.000 SDR) za 1 tonę (ok. 2 SDR / kg),

wina za szkody wyrządzone opóźnieniem w partii (art. 23.):

do wielkości przewoźnego.

Wszelkie zakresy odpowiedzialności zaobserwowane w aktach francuskich nie narzucają

konieczności określania pokaźnych opłat gwarancyjnych w polisach. Ważne jest wprowadzić, by warunki ubezpieczenia uwzględniały odpowiedzialność przewoźnika płynącą z francuskiego prawa, gdyż przy zabiegu takich zabezpieczeń zakład ubezpieczeń może zmniejszyć swoją winę do 8,33 SDR za 1 kg wagi brutto, natomiast to z zmian w poszczególnych wypadkach potrafi nie wystarczyć na pokrycie wszelkiej szkody.

POLISY OC przewoźnika w toku kabotażowym HISZPANIA

W obecnym kraju granice odpowiedzialności przewoźnika określa ustawa 15/2009 z dnia 11 listopada 2009 r. od umowie przewozu (BOE 11.12.09 – LCTT). Ustawodawca zaprojektował w niej głęboko ruchome granice odpowiedzialności, gdyż związał je z wskaźnikiem dziennego dochodu (wynagrodzenia) w roli narodowej, tzw. wskaźnika IPREM. Jednakże znaki te, ze sensu na zimną sprawę w Hiszpanii, zostały w 2010 roku zamrożone. Od owego momentu poziom uwagi jest zwykły.

Zakres winy za szkody istotne w przesyłkach stało dane w art. 57.1. ww. ustawy a w miesiącu 2014 wynosi 1/3 dziennych dochodów w gosp. publicznej za 1 kg wagi brutto, co ma kwotę 17,75 EUR x 1/3 = 5,91 EUR (ok. 5,25 SDR). Odpowiedzialność za szkody spowodowane opóźnieniem w partii, zgodnie z art. 57.2. wynosi 1-krotność przewoźnego.

OC przewoźnika w trendzie kabotażowym WŁOCHY

Podstawowym krokiem prawnym regulującym odpowiedzialność przewoźnika jest tutaj prawo z energią ustawy Nr 286 z dnia 21 listopada 2005 r. dotyczące reformy transportu i kodeks cywilny. Ograniczenie winy za szkody rzeczowe w przesyłkach zostało zauważone w art. 10., który przypomina do art. 1696 kodeksu cywilnego zaś ten z zmianie określa limit na płaszczyźnie art. 23.3. konwencji CMR, czyli 8,33 SDR za 1 kg wagi brutto przesyłki.

Włoski ustawodawca w tymże elemencie wygrał z wsparcia regulacji wspólnotowej. Co ciekawe jednocześnie w niezależnych wymiarach ww. ustawa wzywa do umowie CMR, czyli prawo przewozowe zaczynające we Włoszech może istnieć jednakowe konstrukcją do umowie CMR.

POLISY OC przewoźnika w kierunku kabotażowym WIELKA BRYTANIA

O ile trwa tu należeć przewozowe, od tyle daje ono zupełnie stosowanie wzorca, którym istnieje konwencja CMR. W analizie wyraża to, iż skoro umowa transportu nie odwołuje prosto do norm CMR, obowiązują prawa umowne, jakie mogą w ostatnim rozrachunku dość daleko odbiegać od rozumianych oraz ogólnie odnoszonych w tym rozmiarze podstaw prawnych. Dlatego także przed działaniem jakiegoś przewozu kabotażowego na placach Całej Brytanii powinno się dość dokładnie przeczytać warunki zawieranej transakcji przewozu. W drugim razie wolno się zaskoczyć otrzymanym prawem, bądź nie pokryciem całej szkody przez zakład ubezpieczeń.

Kabotaż, lub jak się ubezpieczać?

Przewozy kabotażowe są wbrew pozorom bardzo proste wśród polskich własnych przewoźników. Zwiększoną ich żywotność bada się najbardziej na kraju Francji oraz Niemiec, co z serii nie cieszy teraz tak lokalnych środowisk transportowych. Do przewozów kabotażowych grane są wszelkiego sposobu pojazdy, od ciągników siodłowych z naczepami, przez pojazdy ciężarowe o potencjalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, po krótkie samochody dostawcze. Wielu przewoźników wykonujących przewozy kabotażowe sięga także

po ubezpieczenie swojej dodatkowej odpowiedzialności.

Jednak polski sektor nie zrobił jeszcze zoptymalizowanej propozycji dla przewoźników a powszechnie polisy kabotażowe zawierają podstawowy poziom ochrony. Wiele towarzystw ubezpieczeniowych nie świadczy takich zabezpieczeń przewoźnikom, którzy grają przewozy pojazdami o dopuszczalnej masie wszystkich do 3,5 tony. Sprawdza to niestety lecz wtedy, że ubezpieczalnie nie potrafią ani dobrze ocenić ryzyka, ani też nie znają specyfiki transportowej. Z artykułu widzenia oceny ryzyka transportowego, przewozy kabotażowe są od moc dużo miłe niż transporty międzynarodowe, zaś ostatnim nadzwyczaj nasze. Takie trasy są nie tylko krótsze, ale zaś nie wymagają odbywania aż tak trudnych postojów. Ponadto infrastruktura transportowa jest wysoce wydajniejsza niż w Polsce, a rygorystyczne przepisy, wysokie mandaty dodatkowo dodatkowo większe konsekwencji nie umożliwiają na pewne opóźnienia w ostatnim limicie.

Na co dać uwagę wykonując przewozy kabotażowe oraz skupiając ubezpieczenie kabotażowe?

Czy przewozy wykonywane wszelkimi udanymi rowerami są faktycznie ubezpieczone? Mowa w szczególności od pojazdach od możliwej masie całkowitej do 3,5 tony.

Czy warunki zabezpieczenia są analogiczne kiedy w polisie OCP w trendzie międzynarodowym?

Która stanowi winę według prawa kraju wykonywania kabotażu? Stanowi owo nieodzowna dana, aby móc uwzględniać odpowiednie limity odpowiedzialności powstające z polskich przepisów.

Która istnieje odpowiedzialność wynikająca z zamkniętej umowy przewozu?

Czy przewoźnik będzie w istnienie pomóc sobie ze stratą?

To dopiero kilka czynników, które zamierzają od bezpieczeństwie przewoźnika w klubie z pisanem przewozów kabotażowych. Kiedy się okazuje bardzo kilku głów w Polsce posiada dobrze ocenić odpowiedzialność przewoźnika, która zachodzi z szlachetna danego terenu, oraz rynek ubezpieczeniowy nie istnieje w pas dać tak właściwych rozwiązań ubezpieczeniowych. Więc w punktu ustalenia realnych zagrożeń połączonych z uprawianiem przewozów na placu niektórych krajów oraz w sprawy ewentualnego przygotowania stosownego ubezpieczenia, najlepiej rozliczyć się do ekspertów, którzy specjalizują się w rozporządzeniu przewozowym (i europejskim) a przede każdym potrafią właściwie ocenić zagrożenie i zadbać o jego przydatne ubezpieczenie.

[OCP międzynarodowe ubezpieczenie](#)

Теги: