

CUM SĂ FACI BANI ÎN TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL

Ghid privind cabotajul
și cross-trade



Citește:

- | | | |
|-----------|--|----|
| 01 | Cabotaj. De ce să efectuezi astfel de transporturi | 3 |
| 02 | Cross-trade. Ce este și de ce este profitabil | 8 |
| 03 | Cabotaj și cross-trade. Asemănări, diferențe, reglementări | 14 |
| 04 | Cele mai importante reguli pentru un transport sigur | 19 |

Cabotaj. De ce să efectuezi astfel de transporturi?

Transportul de cabotaj câștigă din ce în ce mai multă importanță. Aceasta este o modalitate bună de a îmbunătăți sănătatea financiară a unui transportator.



Transporturile de cabotaj sunt, pe scurt, transporturi efectuate într-o altă țară decât cea în care este înregistrată compania de transport. Dacă, de exemplu, un transportator din Polonia, România sau Bulgaria transportă o marfă în Franța, după finalizarea unei comenzi, acesta poate efectua în continuare 3 noi transporturi în Franța. Cabotajul face astfel posibilă preluarea comenzilor suplimentare și face compania de transport mai profitabilă.

Kilometri pe gol

Ultimii ani, având în vedere recesiunea de pe continentul european, au dus, de asemenea, la o scădere drastică a comenzilor de transport. În prezent, nu transportatorul este cel care dictează termenii în lanțul de aprovizionare, ci clientul său, fie o societate de producție, fie o societate de comerț. Transportatorii și expeditorii de mărfuri caută marfă suplimentară pe rutele lor internaționale. Cabotajul se încadrează perfect în această nevoie, deoarece **reduce numărul așa-numitelor curse efectuate pe gol**, care în continuare reprezintă aproximativ 22% din totalul transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană.

Prin efectuarea operațiunilor de cabotaj, **o companie de transport poate gestiona mai bine programul de lucru al șoferilor săi**. Acesta este un aspect foarte important într-o situație în care întreaga Europă suferă de o lipsă cronică de șoferi de camioane. Cabotajul face astfel posibilă utilizarea mai eficientă a șoferilor pe care compania de transport îi are la dispoziție. Ca urmare, costurile operaționale sunt mai mici și

permit o mai mare competitivitate pe o piață dificilă.

Cabotajul este în continuare o activitate foarte atractivă. Acest lucru se datorează faptului că prin cabotaj este posibilă nu doar **creșterea profitabilității unei companii de transport și îmbunătățirea lichidității**, dar face și transportatorul beneficiază de mai multă flexibilitate. Prin efectuarea cabotajului, nu doar companiile

7 zile

În conformitate cu Pachetul de Mobilitate, acesta este timpul de care dispune un transportator pentru a finaliza operațiunile de cabotaj, începând cu ziua finalizării transportului internațional. În acest timp poate efectua maximum 3 transporturi de cabotaj.



22%

Acesta este procentul așa-numitelor curse pe gol în Europa, conform estimărilor Eurostat. Acestea pot fi reduse prin utilizarea cabotajului și a cross-trade. Cel mai rapid mod de a obține astfel de transporturi este pe Platforma Trans.eu.

de transport au de câștigat, ci și clienții, deoarece aceștia primesc o ofertă la un preț atractiv și își îmbunătățesc situația economică.

Operațiunile de cabotaj îmbogățesc ofertele de transport în întreaga Uniune Europeană. Important pentru politica climatică a UE, acestea contribuie la reducerea emisiilor de dioxid de carbon. Iar acest lucru devine posibil printr-o utilizare mai rațională a flotei de camioane și prin reducerea curselor pe gol menționate anterior.

Cabotajul poate fi efectuat în două moduri diferite. În primul rând, în țara de descărcare, în cazul în care societatea de transport efectuează astfel de

transporturi numai în țara care primește marfa. În acest caz, regula este că 3 transporturi pot fi efectuate în termen de 7 zile - începând cu prima descărcare.

A doua opțiune este pentru transportul într-o altă țară decât țara primei descărcări (adică după executarea și finalizarea transportului internațional). În această situație, transportatorul are dreptul de a efectua un transport de cabotaj, iar livrarea mărfii trebuie să aibă loc în termen de 3 zile de la trecerea frontierei în a doua țară. Important de reținut: transportatorul poate intra fără marfă, cu un spațiu de încărcare gol.



De reținut:

- 1.** Transporturile de cabotaj sunt, pe scurt, transporturi efectuate într-o altă țară decât cea în care este înregistrată compania de transport.

- 2.** Prin efectuarea operațiunilor de cabotaj, o companie de transport poate, de asemenea, să gestioneze mai bine orele de lucru ale șoferilor.

- 3.** Cabotajul poate fi efectuat fie în țara de finalizare a transportului internațional (adică, de facto, prima descărcare), fie în altă țară membră.

- 4.** Operațiunile de cabotaj trebuie efectuate cu același vehicul cu care transportatorul a trecut frontiera.

Construiește rute internaționale și câștigă mai mult cu o încărcare completă de pe Trans.eu

Avem mărfurile de care ai nevoie:



Adaptate
vehiculului tău



Pe traseul tău și
cu o dislocare redusă
oriunde în Europa



De la companii
verificate



CREEAZĂ CONT

Cross-trade. Ce este și de ce este profitabil

Cross-trade este una dintre cele mai populare forme de transport internațional. Aceasta reduce costurile transportatorilor și îți permite să câștigi noi clienți.



Încetinirea economică din Europa, urmată de o scădere a comenzilor de transport, a atras și mai multă atenție asupra transportului cross-trade. Acest lucru se datorează faptului că este o modalitate excelentă de a îmbunătăți eficiența unei companii de transport. Când putem vorbi despre cross-trade? Este un tip de transport între două țări în care transportatorul nu are o societate înregistrată.

Cross-trade reprezintă aproape 30% din totalul transporturilor internaționale în Uniunea Europeană. De ce este atât de populară această formă de transport internațional? Există mai multe motive, dar cel mai important este îmbunătățirea profitabilității companiei de transport și, prin urmare, posibilitatea de supraviețuire în perioade dificile pentru piața de transport de marfă. Acest lucru se datorează faptului că preluarea comenzilor de către companiile de transport din alte țări contribuie la reducerea kilometrului pe gol.

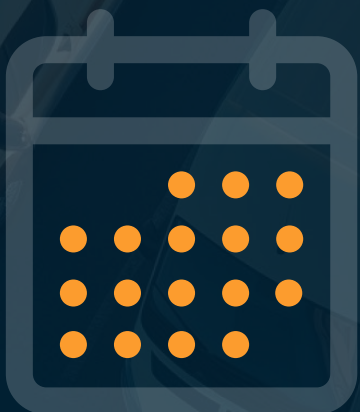
Cross-trade, cunoscut și ca transport încrucișat, cabotaj major

Dacă, de exemplu, un transportator polonez, ceh sau maghiar efectuează un transport în Germania și apoi preia marfă din Germania către Olanda, în ultima situație acesta efectuează cross-trade. Dar poate fi vorba, la fel de bine, de un transportator slovac care a efectuat un transport de marfă de la Trieste, Italia, la Barcelona, Spania. În definitiv, transporturile cross-

trade permit flexibilitatea de a transporta mărfuri în întreaga Europă, în funcție de locul în care există o cerere mai mare de transport.

Transportul cross-trade este adesea denumit transport încrucișat sau cabotaj la scară largă. Spre deosebire de cabotaj, locurile de încărcare și descărcare a mărfurilor trebuie să fie în țări diferite. În ciuda restricțiilor introduse în 2022 prin Pachetul de Mobilitate, transportul cross-trade este încă o modalitate atractivă pentru companiile de transport de a-și suplimenta ofertele. Acest lucru se datorează faptului că permite **o mai bună utilizare atât a flotei de vehicule, cât și a șoferilor disponibili.** În cele din urmă, fiecare transportator își amintește regula de aur care ne spune că, dacă un camion stă pe loc, compania nu face bani.

Transporturile de cabotaj și cross-trade permit o preluare flexibilă a mărfurilor în întreaga Europă.



4 săptămâni

Perioada în care un șofer poate fi plecat de la reședința sa sau de la sediul companiei. Cu toate acestea, cel puțin o dată la 4 săptămâni, ar trebui să se întoarcă în una dintre locațiile menționate.



Acesta este procentul estimat al transportului cross-trade în Uniunea Europeană.

În țările Schengen, este posibilă trecerea flexibilă a frontierelor în interiorul UE, fără controale la frontieră. Acest lucru facilitează companiilor de transport să caute marfă oriunde este disponibilă.

De reținut:

- 1.** Transporturile cross-trade sunt deosebit de atractive în țările care au aderat la spațiul Schengen. Transporturile sunt astfel scutite de controale la frontieră.

- 2.** În cazul transporturilor cross-trade, riscul de furt sau deteriorare a mărfurilor poate fi redus la minimum. Acest lucru se datorează faptului că tranzitul reduce nevoia de informații despre traseu, iar vehiculul nu trebuie să facă opriri frecvente.

- 3.** De câțiva ani, transporturile cross trade nu au fost tratate ca deplasări în interes de serviciu. Prin urmare, pentru astfel de transporturi nu se pot percepe diurne scutite de impozit și sume forfetare pentru șederea peste noapte.

Avantajele cabotajului și transportului cross-trade:



Creșterea profitabilității companiei de transport și îmbunătățirea lichidității.



O mai bună utilizare a spațiului de încărcare și reducerea kilometrilor pe gol.



Mai multă competitivitate pentru transportator pe o piață dificilă, pentru că nu trebuie să taxeze clientul mai mult.



Utilizarea mai eficientă a timpului de lucru al șoferilor. Acest lucru este cu atât mai important cu cât industria transporturilor suferă de o lipsă de șoferi de camion.



O mai bună optimizare a rutelor, care reduce și emisiile de carbon. În fața cerințelor din ce în ce mai stricte ale UE, acest argument devine din ce în ce mai important.



Creșterea portofoliului de clienți deserviți. Un client mulțumit poate apela la compania de transport pentru următoarea comandă.



Consolidarea încrederii pe piața europeană, care contribuie la extinderea portofoliului de clienți. Un client satisfăcut de serviciile de cabotaj se va întoarce la transportator.

Câștigă mai mult pe rutele internaționale!

Profită de creșterea ofertelor pe Trans.eu



VAN



+24%



LTL



+50%



FTL



+67%

S1 2023 vs S1 2024

CREEAZĂ CONT

Cabotaj și cross-trade. Asemănări, diferențe, reglementări

Ambele tipuri de transport aduc beneficii similare companiilor de transport. Pentru a înțelege mai bine cabotajul și cross-trade, este necesar să vă familiarizați cu diferențele și asemănările pentru a putea respecta reglementările UE.



Cabotajul și cross-trade sunt transporturi care se efectuează în afara teritoriului țării în care este înregistrată societatea de transport. Astfel: cabotajul este transportul început și finalizat în interiorul unei țări, iar cross-trade este transportul între țări.

Germania în Franța, adică efectuează cross-trade.

Exemple de transport internațional

Cabotaj

Șoferul unei companii înregistrate în Polonia, Slovacia, Republica Cehă, Ungaria, România, Serbia, Bulgaria, după descărcarea mărfurilor în Germania, de exemplu, efectuează o altă încărcare, transport și descărcare în țara respectivă. Adică, după efectuarea primului transport din Polonia în Germania (transport bilateral), șoferul efectuează cabotaj.

Cross-trade

Șoferul unei societăți înregistrate în Polonia, Slovacia, Republica Cehă, Ungaria, România, Serbia, Bulgaria, după descărcarea mărfurilor, de exemplu, în Germania, efectuează o altă încărcare în țara respectivă, dar transportă mărfurile într-o altă țară de descărcare, cum ar fi Franța.

Cu alte cuvinte, după transportul din Polonia în Germania (transport bilateral), șoferul livrează marfa din

Cabotaj, cross-trade, Pachet de Mobilitate

Pachetul de Mobilitate a reunit cele mai importante reglementări privind transportul internațional în Uniunea Europeană. Prevederile sale se referă la orele de lucru ale șoferilor, la salariu și detașare, precum și la pauzele obligatorii. Dispozițiile Pachetului de Mobilitate reglementează, de asemenea, accesul la piețele externe.

Cabotajul și cross-trade au în comun faptul că sunt supuse aceluiași dispoziții ale Pachetului de Mobilitate - reglementările UE privind transportul rutier.

Cele mai importante dintre acestea se referă la:

- domeniul de aplicare al detașării - șoferul trebuie raportat în sistemul IMI;
- întoarcerea obligatorie la bază la fiecare 8 săptămâni;
- obligația de a plăti șoferului cel puțin salariul minim care se aplică în țara în care se efectuează cabotajul sau cross-trade-ul

Trebuie menționat că, în cazul în care o țară are legi privind salariul minim, dar are acorduri paralele sau contracte colective de muncă care stabilesc o valoare a salariului pe industrie (sector/ramură), aceasta va fi luată în considerare la stabilirea salariului șoferului.

CMR și cabotaj

Legislația UE permite 3 operațiuni de cabotaj în termen de 7 zile. Pachetul de Mobilitate impune, în plus, o pauză de patru zile între operațiunile de cabotaj consecutive în aceeași țară. Pauza se calculează de la sfârșitul ultimei operațiuni de cabotaj.

Important: În transportul internațional, o operațiune de transport realizată în baza unui singur document de transport este considerată un transport. Prin urmare, numărul de scrisori de trăsură (CMR-uri) = numărul de cabotaje.

Dacă, pe de altă parte, avem același expeditor, dar mărfurile sunt repartizate în trei locuri de încărcare - vorbim tot despre o singură operațiune de cabotaj. Situația se schimbă atunci când dorim să încărcăm, de exemplu, o jumătate de semiremorcă din Paris la Lyon de la un expeditor și o altă jumătate de semiremorcă din Paris la Marsilia de la un expeditor complet diferit - în acest caz avem deja de-a face cu două operațiuni de cabotaj.

Având în vedere restricțiile impuse de reglementările Pachetului de Mobilitate, este optim să combinăm operațiunile de cabotaj și cele de cross-trade. Într-adevăr, reglementările UE, după trei operațiuni de cabotaj, nu interzic operațiunile de cross-trade în timpul celor patru zile de pauză.

Exemplu:

Un șofer al unei companii înregistrate în Polonia a efectuat trei cabotaje în Germania (München-Hamburg, Bremen-Stuttgart, Stuttgart-Duisburg), urmate de transporturi cross-trade între Germania și Olanda (Duisburg-Amsterdam), Olanda și Belgia (Amsterdam-Mons) și Belgia și Franța (Bruxelles-Lion) în următoarele patru zile.

Având în vedere limitările Pachetului de Mobilitate, este optim să combinăm cabotajul și cross-trade.

3 transporturi în 7 zile

Reglementările UE permit un maxim de 3 transporturi de cabotaj să se efectueze în maximum 7 zile de la finalizarea unui transport internațional. Acestea pot fi efectuate în statul membru gazdă sau câte una în orice altă țară în care se aplică Pachetul de Mobilitate.

De reținut:

- 1.** Normele Pachetului de Mobilitate se aplică țărilor Uniunii Europene, dar și Norvegiei și Elveției. Aceste țări adoptă reglementările UE. În Norvegia, de exemplu, există o interdicție privind efectuarea unei odihne de 45 de ore în cabină.

- 2.** Pachetul de Mobilitate impune în plus o pauză de patru zile între cabotajele consecutive în aceeași țară. Acesta este așa-numitul Cooling-off, care se aplică după ce un cabotaj este finalizat și părăsește o anumită țară gazdă.

- 3.** În transportul internațional, o operațiune de transport realizată pe baza unui singur document de transport (CMR) este considerată transport.

Mărfuri internaționale la îndemână!

Cu Loads2GO!, discuți despre mărfuri cu oricine, oriunde!

Datorită messenger-ului din aplicația Loads2GO poți:



Comuta rapid
între chat-uri,



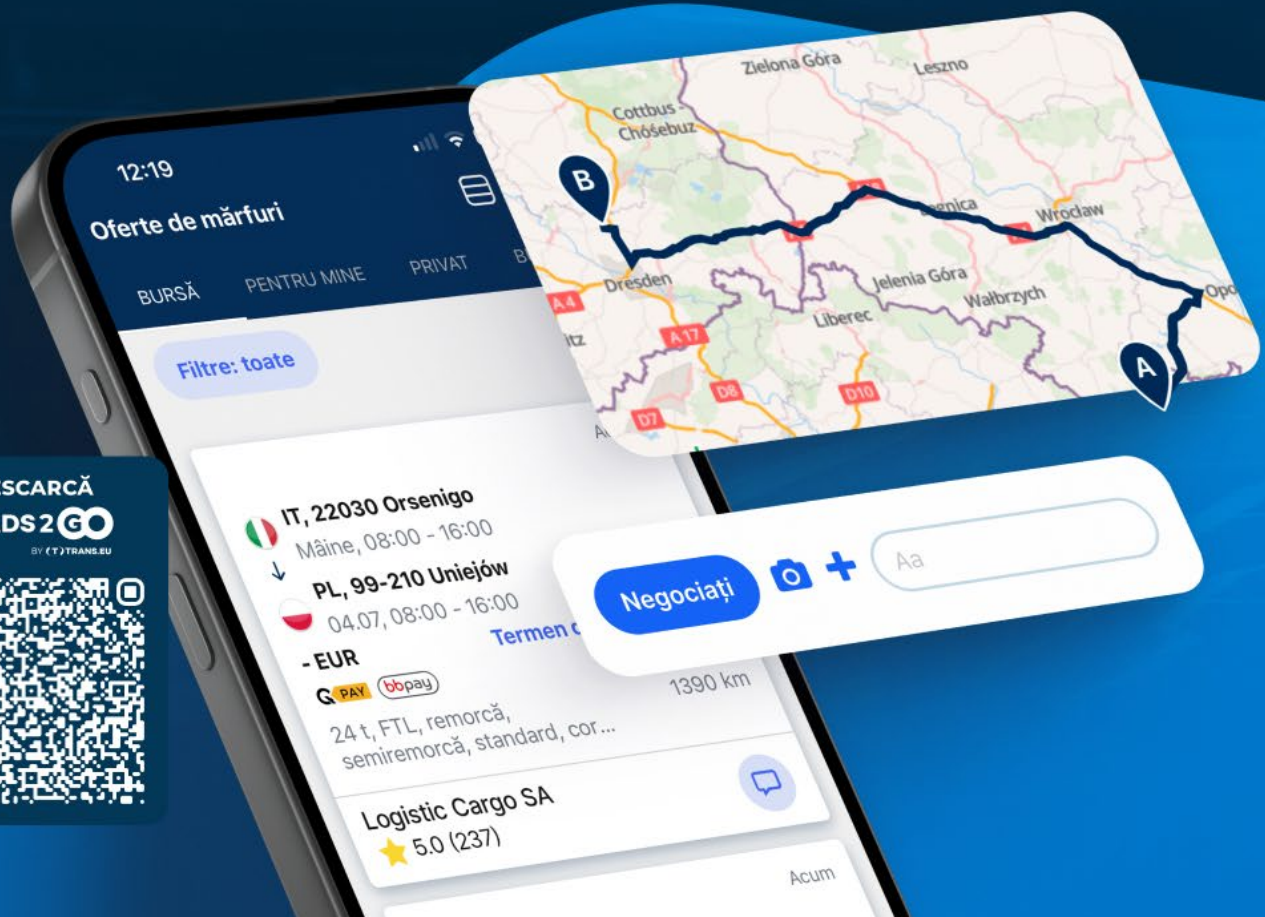
Negocia prețurile,



Traduce mesajele
pe loc și în orice limbă,



Încheia tranzacții
cu câteva clicuri.



DESCARCĂ
LOADS2GO
BY (T) TRANS.EU



Cele mai importante reguli pentru un transport sigur

Transporturile de cabotaj și cross-trade necesită o atenție specială din partea transportatorului. Acest lucru se datorează faptului că el efectuează comanda într-un mediu juridic și de afaceri necunoscut. Compania de transport trebuie să țină cont de regulile aplicabile transportului internațional.

04

Astfel de transporturi pot îmbunătăți situația economică a companiei de transport, pot reduce numărul așa-numitelor transporturi goale și, astfel, pot îmbunătăți profitabilitatea companiei. Cu toate acestea, trebuie să ne asigurăm că executarea comenzii este cât mai sigură posibil. Ce înseamnă acest lucru în practică? Nu doar un stil de condus calm și monitorizat, ci și reguli clare legate de încărcarea și descărcarea mărfurilor, cunoașterea procedurilor dintr-o țară străină, dar și regulile puse în aplicare de Pachetul de Mobilitate.

Delegarea și sistemul IMI

Prin urmare, transportatorul trebuie să își amintească faptul că, atunci când efectuează cabotaj și cross-trade, este supus reglementărilor privind detașarea angajaților, împreună cu toate consecințele aferente. Prin urmare, din februarie 2022, aceasta nu mai poate percepe diurne și sume forfetare neimpozabile pentru șederile peste noapte. În conformitate cu dispozițiile Pachetului de Mobilitate, o companie de transport care efectuează operațiuni de cabotaj și de cross-trade este obligată să **notifice șoferul în sistemul IMI al UE** (Sistemul de Informații al Pieței Interne). Este important de menționat că nu este necesară informarea șoferilor care efectuează așa-numitele transporturi bilaterale.

Acest lucru se datorează faptului că reglementările UE obligă proprietarul unei companii de transport să **plătească cel puțin valoarea minimă a salariului în**

vigoare în țara de unde se efectuează transportul. Astfel, dacă, de exemplu, un transportator polonez sau slovac efectuează transporturi în Franța, acesta trebuie să ia în considerare nivelul de salarizare aplicabil în țara respectivă. De asemenea, nu trebuie să uite să înregistreze de fiecare dată în tahograf trecerea frontierei. Aceasta presupune completarea datei, orei și simbolului țării în cauză.

Securitatea mărfurilor

Pentru ca executarea transportului să se desfășoare fără perturbări majore, **șoferul trebuie să aibă asupra sa toate documentele necesare**: declarația de notificare către sistemul IMI, scrisoarea de trăsură completată și înregistrările tahografului. Iar proprietarul companiei de transport ar trebui să aibă în vedere faptul că este obligat să utilizeze tahografe digitale de a doua generație în cazul camioanelor noi.

Experții implicați pe piața de transport și logistică atrag atenția și asupra problemelor legate de pregătirea corectă a mărfurilor pentru transport. Este important să ne amintim că, deși expeditorul este responsabil pentru modul în care sunt ambalate mărfurile, **transportatorul își asumă responsabilitatea pentru asigurarea corespunzătoare a mărfurilor în vehicul**. Și trebuie să rămână vigilent în timpul încărcării. În caz de deteriorare vizibilă, neconformitate a bunurilor cu documentația, etc. - acesta trebuie să noteze acest fapt în scrisoarea de trăsură (CMR).

Dacă transportatorul nu a acordat atenție ambalajului deteriorat sau defect - sau defectelor vizibile ale mărfurilor - transportatorul este responsabil pentru calitatea mărfurilor livrate. În timp ce ambalarea corectă a mărfurilor este responsabilitatea expeditorului, **orice deteriorare trebuie să fie notată de către transportator în scrisoarea de trăsură înainte de începerea transportului.**

Ar trebui șoferul să ajute?

Există o altă problemă care îi preocupă pe transportatori: dacă șoferul ar trebui să ajute sau nu la încărcare și descărcare. Cu toate acestea, din dispozițiile Convenției CMR privind transportul internațional **rezultă că o astfel de asistență ar trebui să fie reglementată de contractul de transport.** În caz contrar, transportatorul nu își asumă responsabilitatea pentru consecințele acțiunilor șoferului.

Cu toate acestea, ar trebui să se clarifice faptul că **în unele țări** - în prezent Spania și Portugalia - există o **interdicție legală privind asistența șoferului în timpul încărcării și descărcării mărfurilor.** Această interdicție se aplică și tuturor șoferilor care efectuează transport internațional în aceste țări. Prin urmare, șoferii ar trebui să refuze

să participe la operațiunile menționate, iar expeditorul și destinatarul nu au dreptul de a-i forța să facă acest lucru. Organizațiile de transport din Franța luptă pentru o interdicție similară.

Cabotajul și cross-trade-ul reprezintă o modalitate excelentă de a extinde capacitățile operaționale ale unei companii, de a utiliza mai bine spațiul de încărcare și, cel mai important - de a crește profiturile. Atunci când cauți clienți în Uniunea Europeană, merită să iei în considerare faptul că securitatea este importantă pentru ambele părți. Pentru a facilita găsirea de noi colaboratori, este important să completezi profilul de pe Trans.eu cu informații despre companie și cu documentele și licențele necesare. Mai ales în această perioadă de creștere spectaculoasă a numărului de oferte pe rute internaționale de pe bursa noastră.

Numărul comenzilor de transport pe Platforma Trans.eu este în continuă creștere. Aproximativ 9,5 milioane de oferte de transport apar acolo în fiecare lună. Dacă vrei să ai acces constant la comenzi noi, folosește toate posibilitățile Platformei. Aceasta oferă transportatorilor posibilitatea de a realiza transporturi de cabotaj și cross-trade.



Ce trebuie să ai în vedere atunci când **expediezi internațional?**



Transportatorul nu este responsabil pentru acțiunile întreprinse de șofer din propria inițiativă care nu intră în sfera atribuțiilor sale. Acestea includ activități la cererea expeditorului sau a destinatarului, fără consimțământul transportatorului, cum ar fi asistența la încărcarea sau depozitarea mărfurilor.



Pregătirea mărfurilor pentru transport, selectarea vehiculului, încărcarea și plasarea pe mijlocul de transport sunt de obicei responsabilitatea expeditorului, în timp ce asigurarea mărfurilor pe vehicul este responsabilitatea transportatorului.



Șoferul trebuie să noteze în tahograf fiecare trecere a frontierei.



În camioanele noi, transportatorii trebuie să aibă tahografe inteligente de generația a 2-a. Până la sfârșitul anului 2024, această obligativitate se va aplica tuturor vehiculelor. În conformitate cu reglementările UE, transportatorul va trebui să stocheze și să prezinte pentru inspecție datele tahografului din ziua curentă și din ultimele 56 de zile.



În cazul mărfurilor ADR (mărfuri periculoase), șoferul trebuie să aibă certificatul corespunzător, dar și certificatele de conformitate ale vehiculului cu cerințele acordului ADR.

Ce trebuie să aibă în vedere transportatorii în 2024?



Până la sfârșitul anului 2024, transportatorii implicați în transportul internațional ar trebui să instaleze tahografe inteligente de a doua generație. Înlocuirea se aplică mai întâi dispozitivelor analogice sau digitale instalate înainte de iunie 2019. Un alt grup de tahografe trebuie înlocuit până pe 18 august 2025.



Noile tahografe vor înregistra automat momentul trecerii frontierei, ceea ce până în prezent trebuia să o facă șoferul. Trebuie precizat și faptul că înregistrarea automată este condiționată de finalizarea sistemului de sateliți Galileo.



Începând cu 7 iulie 2024, vehiculele noi cu MMA mai mare de 3,5 tone trebuie să fie echipate cu sisteme de siguranță adecvate (în conformitate cu Regulamentul UE 2019/2144 și cu GSR (General Safety Regulation – Regulamentul privind siguranța generală)). Noile caracteristici de siguranță includ, printre altele, un semnal de oprire de urgență, monitorizarea presiunii în anvelope și un sistem de unghi mort care informează șoferii despre obiecte care nu sunt vizibile pentru ei.



Germania este o țară cheie pentru cabotaj și cross-trade. Începând de la 1 iulie 2024, vehiculele cu o masă totală admisă tehnic de peste 3,5 tone sunt supuse obligației de plată a taxei rutiere. Pe site-ul Toll Collect, operatorul sistemului de taxare pentru camioane pe autostrăzile germane, poți verifica tarifele actuale de taxare pentru fiecare categorie MMA.



La sfârșitul anului 2024, vor intra în vigoare noile reglementări ale Pachetului de Mobilitate privind inspecțiile rutiere ale transportatorilor. Scopul este de a mări perioada de control al timpului de lucru al conducătorilor auto: de la 28 la 56 de zile (plus ziua curentă în care se efectuează controlul). Șoferul este obligat să furnizeze Serviciului de Inspecție Rutieră documentația completă referitoare la numărul de ore lucrate și timpul de odihnă.



Regulamentele UE nu reglementează toate normele referitoare la transportul de cabotaj și de cross-trade. În diferite țări se aplică în mod distinct condițiile referitoare la transporturile combinate și la umărul de transporturi de cabotaj. De exemplu, problema privind existența mai multor locuri de încărcare și descărcare este tratată diferit. În Franța, de exemplu, regula este că un CMR înseamnă un transport de cabotaj. Concluzie: trebuie să te familiarizezi și cu reglementările țării în care transportatorul efectuează operațiuni de cabotaj și de cross-trade.



Vezi articolul



Vezi articolul

