

Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym

Przejdź do produktu na ksiegarnia.beck.pl

Spis treści

Wykaz skrótów	XVII
Wykaz literatury	XXIII
Wykaz orzecznictwa	XXXIX
Wykaz źródeł	XLV
Wprowadzenie	1
1. Uzasadnienie wyboru tematu pracy. Założenia terminologiczne	1
2. Cel pracy, hipotezy badawcze oraz zastrzeżenia dotyczące przedmiotu pracy	9
3. Struktura pracy i metody badawcze	14
Rozdział 1. Rozwój przewozów multimodalnych i dotyczących ich regulacji prawnych. Węzłowe problemy przewozów multimodalnych	21
1.1. Wpływ konteneryzacji na rozwój przewozów multimodalnych	21
1.2. Węzłowe problemy prawne przewozów multimodalnych	26
1.2.1. Uwagi wprowadzające	26
1.2.2. Odpowiedzialność przewoźnika za szkodę niezlokalizowaną ...	28
1.2.3. Dokumenty przewozowe	30
1.2.4. Dochodzenie i przedawnienie roszczeń	31
1.3. Skutki braku odrębnego reżimu dotyczącego umowy multimodalnego przewozu towarów	32
1.4. Podejście do regulacji przewozów multimodalnych	34
1.4.1. Uwagi wprowadzające	34
1.4.2. System jednolity	35
1.4.3. System sieciowy	37
1.4.4. Zmodyfikowany (ograniczony) system sieciowy	39
1.5. Dotychczasowe wysiłki na rzecz uregulowania przewozów multimodalnych	40
1.5.1. Wczesne prace w ramach CMI oraz ICC	40
1.5.2. Projekt UNIDROIT z lat 60. XX w.	41
1.5.3. Projekty CMI z lat 60. XX w.	42
1.5.4. Projekt rzymski z 1970 r. i projekt TCM z 1971 r.	45
1.5.5. Międzynarodowa konwencja o umowie przewozu multimodalnego (MTC)	47
1.5.5.1. Geneza MTC	47

1.5.5.2. Podstawowe rozwiązania MTC	49
1.5.5.3. Przyczyny porażki MTC	52
1.5.6. Reguły rotterdamskie	53
1.5.7. Prace podejmowane w ramach Unii Europejskiej	55
1.5.8. Jednolite reguły dotyczące przewozów multimodalnych	61
1.6. Podsumowanie	64
Rozdział 2. Regulacja umowy multimodalnego przewozu towarów w prawie wybranych państw obcych	71
2.1. Wprowadzenie	71
2.2. Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie niemieckim	73
2.2.1. Reżim prawny umowy multimodalnego przewozu towarów przed 1998 r.	73
2.2.2. Zmiana HGB – ustawa o reformie prawa transportowego	75
2.2.3. Definicja umowy multimodalnego przewozu towarów	77
2.2.4. Zasady odpowiedzialności przewoźnika	80
2.2.4.1. Znane miejsce wystąpienia szkody	80
2.2.4.2. Szkoda niezlokalizowana	84
2.2.4.3. Zgłoszenie szkody oraz przedawnienie roszczeń	86
2.2.5. Dokument przewozu multimodalnego	87
2.2.6. Swoboda umów w odniesieniu do umowy multimodalnego przewozu towarów	88
2.2.7. Stosowanie unimodalnych konwencji przewozowych do odcinka przewozu multimodalnego – wzmianka	90
2.3. Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie holenderskim	91
2.3.1. Uwagi wprowadzające	91
2.3.2. Definicja i charakter prawny umowy multimodalnego przewozu towarów	91
2.3.3. Zasady odpowiedzialności przewoźnika	93
2.3.3.1. Znane miejsce wystąpienia szkody	93
2.3.3.2. Szkoda niezlokalizowana	94
2.3.3.3. Przedawnienie roszczeń	95
2.3.4. Dokument przewozu multimodalnego	96
2.4. Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie hiszpańskim	97
2.4.1. Uwagi wprowadzające	97
2.4.2. Definicja umowy multimodalnego przewozu towarów	98
2.4.3. Zasady odpowiedzialności przewoźnika	99
2.4.3.1. Znane miejsce wystąpienia szkody	99
2.4.3.2. Szkoda niezlokalizowana	102

2.4.3.3. Zgłoszenie szkody i przedawnienie roszczeń	103
2.4.4. Przewóz fleksimodalny, nieuzgodniona zmiana środka transportu oraz przewóz „na barana”	103
2.5. Podsumowanie	105
Rozdział 3. Charakter prawny umowy multimodalnego przewozu towarów	107
3.1. Wprowadzenie	107
3.2. Istota umowy przewozu towarów	108
3.2.1. Źródła prawa polskiego dotyczące umowy przewozu towarów	108
3.2.2. Cechy podstawowe umowy przewozu rzeczy	110
3.2.2.1. Umowa przewozu rzeczy w KC, PrPrzew i KM	110
3.2.2.2. Określenie umowy przewozu rzeczy w konwencjach unimodalnych	114
3.2.2.2.1. Definicje i essentialia negotii umów przewozu regulowanych konwencjami unimodalnymi	114
3.2.2.2.2. Umowy przewozu rzeczy w konwencjach unimodalnych jako odrębne umowy nazwane	116
3.2.3. Umowa przewozu (multimodalnego) a umowa spedycji	118
3.3. Odmiany umowy przewozu towarów z punktu widzenia określenia w umowie wykorzystywanego środka transportu	122
3.3.1. Uwagi wprowadzające	122
3.3.2. Umowa przewozu unimodalnego	122
3.3.3. Umowa przewozu bezpośredniego	124
3.3.4. Umowa przewozu multimodalnego <i>sensu stricto</i>	126
3.3.5. Umowa przewozu unimodalnego z opcją skorzystania ze środka transportu innego rodzaju niż umówiony	129
3.3.6. Umowa przewozu fleksimodalnego	131
3.4. Określenie charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów	132
3.4.1. Uwagi wprowadzające	132
3.4.2. Stanowiska wyrażane w piśmiennictwie i orzecznictwie na temat charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów	133
3.4.2.1. Niemcy	133
3.4.2.2. Holandia	135
3.4.2.3. Anglia	137
3.4.2.4. Polska	138
3.4.3. Stanowisko własne	140
3.4.3.1. Umowa multimodalnego przewozu towarów <i>sensu stricto</i> jako odmiana umowy przewozu	140

3.4.3.2. Umowa multimodalnego przewozu towarów jako umowa nazwana w prawie polskim	144
3.4.3.3. Reżim prawny umowy multimodalnego przewozu towarów w przypadku, gdy miejsce wystąpienia zdarzenia relewantnego jest znane	147
3.4.3.4. Reżim prawny umowy multimodalnego przewozu towarów, gdy miejsce wystąpienia zdarzenia relewantnego nie jest znane (problem szkody niezlokalizowanej)	150
3.4.3.5. Reżim prawny umowy przewozu unimodalnego z opcją wykonania przewozu środkiem transportu z innej gałęzi transportu	154
3.4.3.6. Reżim prawny umowy przewozu fleksimodalnego	157
3.4.3.7. Przewóz sukcesywny wykonywany środkami transportu z różnych gałęzi transportu – art. 6 PrPrzew oraz art. 789 § 1 i 2 KC	157
3.4.4. Umowa multimodalnego przewozu towarów potwierdzona konosamentem bezpośrednim – wzmianka	160
3.5. Swoboda stron w kształtowaniu umowy multimodalnego przewozu towarów	162
3.6. Podsumowanie	164
Rozdział 4. Stosowanie konwencji unimodalnych do poszczególnych odcinków przewozu multimodalnego	167
4.1. Wprowadzenie	167
4.2. Ogólna charakterystyka unimodalnych konwencji przewozowych ..	169
4.2.1. Geneza poszczególnych konwencji	169
4.2.2. Zakres zastosowania konwencji i zakres ich regulacji	173
4.3. CMR	180
4.3.1. Uwagi wprowadzające	180
4.3.2. Sprawa <i>Quantum</i>	182
4.3.3. Orzecznictwo w wybranych państwach będących stronami CMR	187
4.3.3.1. Niemcy	187
4.3.3.2. Holandia	189
4.3.3.3. Dania	191
4.3.3.4. Szwajcaria	192
4.3.3.5. Belgia	192
4.3.4. Stanowisko własne	193
4.3.4.1. Jednolite stosowanie konwencji – uwaga wprowadzająca ..	193
4.3.4.2. Punkt wyjścia – sposób interpretacji postanowień konwencji unimodalnych dotyczących zakresu ich zastosowania	194

4.3.4.3. Przedmiot i cel CMR jako czynniki wpływające na interpretację wyrażenia „umowa o przewóz drogowy pojazdami”	199
4.3.4.4. Kontekst wyrażenia „umowa o przewóz drogowy towarów”	202
4.3.4.5. Zwykłe znaczenie wyrazów – „umowa o przewóz drogowy towarów”	206
4.3.4.6. Uzupełniające środki interpretacji	209
4.3.4.7. Kwestia stosowania CMR do drogowego odcinka przewozu multimodalnego a ewolucyjna wykładnia postanowień konwencji	211
4.3.4.8. Podsumowanie	213
4.3.5. Przesłanki i konsekwencje stosowania CMR do drogowego odcinka przewozu multimodalnego	214
4.3.5.1. Kwalifikacja umowy jako umowy o przewóz drogowy towarów	214
4.3.5.2. Międzynarodowy charakter przewozu drogowego	216
4.3.5.3. Zakres zastosowania CMR do drogowego odcinka przewozu multimodalnego	218
4.3.5.4. Dochodzenie roszczeń i przedawnienie	219
4.3.5.5. Jurysdykcja	222
4.3.5.6. Ciężar dowodu w zakresie stosowania CMR	223
4.4. Przepisy ujednoczone CIM	224
4.4.1. Zakres zastosowania przepisów ujednoczonych CIM	224
4.4.2. „Umowa o odpłatnym przewozie towarów kolejami” – zakres znaczeniowy wyrażenia	226
4.4.2.1. Uwagi wprowadzające	226
4.4.2.2. Przedmiot i cel przepisów ujednoczonych CIM	227
4.4.2.3. Kontekst użytych wyrazów – definicja umowy przewozu z art. 6 § 1 CIM	229
4.4.2.4. Konkluzja – stosowanie przepisów ujednoczonych CIM do kolejowego odcinka przewozu multimodalnego	231
4.4.3. Przesłanki i konsekwencje stosowania przepisów ujednoczonych CIM do kolejowego odcinka przewozu multimodalnego	231
4.5. CMNI	232
4.5.1. Zakres zastosowania CMNI	232
4.5.2. Stosowanie CMNI do odcinka przewozu multimodalnego wykonywanego drogą wodną śródlądową	233
4.6. Konwencje warszawska i montrealaska	236
4.6.1. Zakres zastosowania konwencji warszawskiej i montrealaskiej	236

4.6.2. Przewozy mieszane w konwencjach warszawskiej i montrealskiej	241
4.7. Reguły hasko-visbijskie	246
4.7.1. Uwagi wprowadzające	246
4.7.2. Zakres zastosowania reguł hasko-visbijskich	247
4.7.3. Stosowanie reguł hasko-visbijskich do morskiego odcinka przewozu multimodalnego	249
4.7.4. Problem konosamentu przewozu multimodalnego	252
4.7.4.1. Rozwój konosamentu przewozu multimodalnego	252
4.7.4.2. Kwalifikacja konosamentu przewozu multimodalnego jako konosamentu na gruncie reguł hasko-visbijskich	255
4.7.4.2.1. Uwagi wprowadzające	255
4.7.4.2.2. Konosament przewozu multimodalnego jako dowód przyjęcia ładunku oraz warunków umowy	258
4.7.4.2.3. Konosament przewozu multimodalnego jako dokument legitymujący do dysponowania ładunkiem	259
4.7.4.2.4. Konosament przewozu multimodalnego jako konosament przyjęcia do załadowania	265
4.8. Podsumowanie	267
Rozdział 5. Unormowania dotyczące umowy multimodalnego przewozu towarów w unimodalnych konwencjach	273
5.1. Wprowadzenie	273
5.2. Umowa przewozu „na barana” w CMR	274
5.2.1. Uwagi wprowadzające	274
5.2.2. Przesłanki stosowania art. 2 CMR	277
5.2.3. Przesłanki stosowania przepisów o odpowiedzialności przewoźnika innego niż drogowy (tzw. wewnętrzne warunki stosowania art. 2 CMR)	281
5.2.3.1. Związek czasowy z przewozem innym rodzajem transportu	281
5.2.3.2. Szkada lub opóźnienie niewywołane działaniem bądź zaniechaniem przewoźnika	282
5.2.3.3. Fakt, który mógł zdarzyć się tylko w trakcie i na skutek przewozu innego niż drogowy	283
5.2.4. Zasady stosowania przepisów o odpowiedzialności przewoźnika innego niż drogowy	285
5.2.4.1. Hipotetyczna umowa przewozu – uwaga ogólna	285
5.2.4.2. Przepisy rządzące hipotetyczną umową przewozu	286
5.2.4.3. Ustalenie treści hipotetycznej umowy przewozu	290

5.2.4.4. Przewoźnik drogowy będący jednocześnie przewoźnikiem innej gałęzi transportu	291
5.3. Umowa multimodalnego przewozu towarów w przepisach ujednoliconych CIM	292
5.3.1. Zakres zastosowania przepisów ujednoliconych CIM do przewozów multimodalnych	292
5.3.1.1. „Multimodalizacja” przepisów ujednoliconych CIM	292
5.3.1.2. Uzupełniający krajowy przewóz drogowy lub przewóz żeglugą śródlądową	295
5.3.1.3. Uzupełniający przewóz morzem lub żeglugą śródlądową (na odcinku międzynarodowym)	298
5.3.2. Reżim prawny umowy multimodalnego przewozu towarów regulowanej przepisami ujednoliconymi CIM	299
5.3.3. Szczególne zasady odpowiedzialności przewoźnika kolejowego przy niektórych przewozach kolejowo-morskich ..	302
5.3.4. Przepis art. 1 § 4 w zw. z art. 38 CIM a przepis art. 2 CMR	306
5.4. Umowa multimodalnego przewozu towarów w CMNI	307
5.5. Stosowanie konwencji lotniczych do całego przewozu multimodalnego	309
5.5.1. Rozciągnięcie stosowania reżimu konwencji lotniczych na przewozy innymi środkami transportu na podstawie art. 18 ust. 3 WC i art. 18 ust. 4 MC	309
5.5.1.1. Okres przewozu lotniczego – definicja podstawowa	309
5.5.1.2. Zasada wyłączenia przewozów innymi środkami transportu z okresu przewozu lotniczego. Przewozy w obrębie lotniska	311
5.5.1.3. Szkoła niezlokalizowana – regulacja art. 18 ust. 4 zd. 2 MC i art. 18 ust. 3 zd. 2 WC	315
5.5.1.4. Umowa przewozu lotniczego obejmująca odcinek wykonywany innym środkiem transportu w celu załadunku, dostawy lub przeładunku	316
5.5.2. Przewóz zastępczy w konwencjach lotniczych	320
5.6. Rozciągnięcie stosowania reguł hasko-visbijskich na odcinki przewozu inne niż przewóz morski	322
5.7. Podsumowanie	325
Rozdział 6. Umowa multimodalnego przewozu towarów w regulacjach rotterdamskich	329
6.1. Wprowadzenie	329
6.2. Reguły rotterdamskie jako konwencja <i>door-to-door</i> – kształtowanie się idei	331

6.3. Zakres zastosowania reguł rotterdamskich w kontekście przewozów multimodalnych	336
6.3.1. Metoda określenia przedmiotowego zakresu zastosowania reguł rotterdamskich	336
6.3.2. Definicja umowy przewozu w regułach rotterdamskich	341
6.3.3. Geograficzne przesłanki zastosowania reguł rotterdamskich ...	344
6.3.4. Wyłączenia stosowania reguł rotterdamskich. Umowy ilościowe	348
6.4. Odpowiedzialność przewoźnika za przewóz poprzedzający przewóz morski lub następujący po nim	350
6.4.1. Okres odpowiedzialności przewoźnika	350
6.4.2. Geneza art. 26 RR	351
6.4.3. Charakter prawny postanowienia art. 26 RR	356
6.4.4. Związek czasowy szkody (innego zdarzenia) z przewozem innym niż morski jako przesłanka zastosowania reżimu konwencji unimodalnej	358
6.4.5. Konstrukcja hipotetycznej umowy przewozu	361
6.4.6. Reżim odpowiedzialności przewoźnika wskazany przez art. 26 RR	363
6.4.6.1. Istota odesłania zawartego w art. 26 RR	363
6.4.6.2. Odpowiedzialność przewoźnika za zaginięcie, szkodę i opóźnienie	366
6.4.6.3. Limity odpowiedzialności	370
6.4.6.4. Termin dochodzenia roszczeń	372
6.4.6.5. Zasady stosowania i interpretacji postanowień odesłanych	374
6.5. Kolidzja między regułami rotterdamskimi a konwencjami unimodalnymi	375
6.5.1. Ograniczony zakres odesłania w art. 26 RR – przyczyna kolidzji konwencji	375
6.5.2. Relacja reguł rotterdamskich do konwencji lotniczych	378
6.5.3. Relacja reguł rotterdamskich do CMR	381
6.5.4. Relacja reguł rotterdamskich do przepisów ujednoczonych CIM oraz do CMNI	386
6.6. Podsumowanie	387
Rozdział 7. Przyszłość regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów	391
7.1. Wprowadzenie	391
7.2. Przyszłość regulacji międzynarodowej dotyczącej umowy multimodalnego przewozu towarów	392

7.2.1. Przyczyny niepowodzeń dotychczasowych wysiłków podejmowanych na arenie międzynarodowej	392
7.2.2. Możliwość „dostosowania” konwencji unimodalnych do przewozów multimodalnych	394
7.2.2.1. Uwagi wprowadzające	394
7.2.2.2. Rozstrzygnięcie kwestii stosowania konwencji unimodalnej do odcinka przewozu multimodalnego wykonywanego określonym środkiem transportu	395
7.2.2.3. Rozciągnięcie stosowania konwencji unimodalnych – systemy unimodal plus	397
7.2.3. Szanse wejścia w życie aktu prawnego regulującego umowę multimodalnego przewozu towarów na poziomie międzynarodowym lub regionalnym	399
7.3. Propozycja uregulowania umowy multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym	402
7.3.1. Analiza stanu obecnego	402
7.3.2. Propozycja zmiany	404
7.3.2.1. Uwagi wprowadzające	404
7.3.2.2. Definicja umowy przewozu multimodalnego towarów	405
7.3.2.3. Wybór odpowiedniego systemu – system jednolity, zmodyfikowany system sieciowy, system sieciowy	407
7.3.2.4. Zasada ogólna – stosowanie przepisów właściwych dla danej gałęzi przewozu	408
7.3.2.5. Odpowiedzialność przewoźnika multimodalnego za szkodę niezlokalizowaną oraz za opóźnienie, którego przyczyna nie jest znana	409
7.3.2.6. Zgłoszenie szkody i przedawnienie roszczeń	412
7.3.2.7. Dokument przewozu multimodalnego	413
7.3.2.8. Pozostałe zagadnienia	414
7.4. Podsumowanie	415
Wnioski końcowe	417
The multimodal contract for the carriage of goods in national and international law (Summary)	427
Indeks rzeczowy	435

[Przejdź do księgarni →](#)



ksiegarnia.beck.pl