

# 《多式联运经营人责任限制问题研究》

## 图书基本信息

书名：《多式联运经营人责任限制问题研究》

13位ISBN编号：9787511882153

出版时间：2015-6-1

作者：丁莲芝

页数：326

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：[www.tushu000.com](http://www.tushu000.com)

# 《多式联运经营人责任限制问题研究》

## 内容概要

作为海商法领域的著作,本书以多式联运法律为研究对象。全书以海上货物运输领域的承运人单位责任限制制度为基础,就多式联运经营人责任制度中的责任限制问题进行研究,并对我国多式联运经营人责任限制制度提出了完善的建议。

### 序言

应丁莲芝博士之邀,为本书作序,我欣然应允。看到自己学生的博士论文成果能够出版面世,颇感欣慰。

从该书标题“多式联运经营人责任限制问题研究”可以看出,此乃研究多式联运法律的作品。当代多式联运蓬勃发展,但现存多式联运法律体系存在空白或冲突,对多式联运经营人责任制度缺乏具有强制约束力的国际公约的调整机制,制约了国际货物多式联运的进一步发展。这就需要从法律角度为多式联运发展清除障碍、提供支持。

本书以海上货物运输领域的承运人单位责任限制制度为基础,就多式联运经营人责任制度中的责任限制问题进行研究,将其分成责任限制的权利主体、责任限制涵盖的损失范围、货物数量计算单位、责任限额的货币计算单位、迟延交付责任限制及责任限制的丧失等方面,追寻并探讨了国内外立法历史现状以及行业态势,提出完善我国多式联运经营人责任限制制度的建议。这样多角度深入研究责任制度内的某一方面,存在不小难度。但是作者能够将承运人的责任限制问题置于多式联运法律语境中,充分利用多式联运经营人责任分担模式(网状责任制/统一责任制)的特点,探讨多式联运经营人责任限制问题的同时,又顺理成章地探讨了不同运输区段承运人的责任限制问题。

国内外海商法学界研究海事赔偿责任制度的不少,但专门研究单位责任限制的不多,在多式联运领域更是如此。作者利用自身海运专业背景,从承运人单位责任限制制度扩展到多式联运经营人责任限制制度,“小题大做”,以点及面地探讨多式联运法律问题,立论有据,论述充分,难能可贵。

於世成2015年1月于上海

# 《多式联运经营人责任限制问题研究》

## 作者简介

丁莲芝，1983年出生，浙江富阳人。2006年、2011年先后毕业于上海海事大学法律系海商法专业，并分别获得法学学士、硕士学位，本科毕业后供职于航运企业；2014年毕业于华东政法大学国际法学专业，获得法学博士学位；目前执教于集美大学法学院。

## 书籍目录

### 引言

- 一、研究背景与意义
- 二、研究范围和主题
- 三、国内外研究现状
- 四、本书逻辑框架
- 五、本书研究方法
- 第一章国际多式联运法律体系
- 第一节国际多式联运规则
- 一、20世纪60 ~ ~ 70年代国际社会的努力
- 二、生效无望的1980年《联合国国际货物多式联运公约》
- 三、20世纪90年代后多式联运立法
- 第二节区段运输国际立法
- 一、海运区段从《海牙规则》到《汉堡规则》
- 二、航空区段华沙—蒙特利尔体系
- 三、公路区段《国际公路货物运输合同公约》
- 四、铁路区段《国际铁路货物运输合同统一规则》
- 五、内陆水运区段《布达佩斯内河货物运输合同公约》
- 第三节我国多式联运法律体系
- 一、《海商法》与《合同法》
- 二、部门规章及司法解释
- 三、单式运输区段立法
- 第四节当代国际多式联运立法对我国之影响与借鉴
- 一、作为多式联运公约的《鹿特丹规则》之创新
- 二、一般责任限制之争议
- 三、特殊责任限制之争议
- 四、《鹿特丹规则》对《海商法》修改的启示及其局限

### 本章总结

## 第二章多式联运之责任限制权利主体

### 第一节多式联运合同

- 一、判断多式联运合同存在的重要性
- 二、关于多式联运合同性质的理论
- 三、如何判断多式联运合同
- 四、多式联运合同相关主体

### 第二节可以作为多式联运经营人的主体

- 一、承运人和实际承运人
- 二、货运代理人和无船承运人
- 三、海运履约方制度的创新

### 第三节多式联运合同下第三方享有的责任限制权模式

- 一、订立喜马拉雅条款
- 二、订立循环补偿条款
- 三、合同约定责任限额
- 四、法律直接规定
- 五、喜马拉雅条款实践中的运用与发展

### 第四节我国港口经营人是否应当享有责任限制权

- 一、港口经营人在多式联运中的重要地位
- 二、我国港口经营人是否应当享有责任限制的争议根源
- 三、我国司法实践的做法及理论界的解读

## 四、海运履约方制度能否彻底终结争议

### 本章总结

## 第三章货物灭失损坏赔偿责任限制

### 第一节责任限制的历史起源与存在的合理性

#### 一、责任限制的历史起源与海上货物运输

#### 二、责任限制制度存在的正当性与合理性

### 第二节责任限制制度涵盖的损失类型

#### 一、多式联运享有责任限制权的损失类型的争议

#### 二、海运区段享有责任限制权的损失类型的争议

#### 三、灭失 损坏

#### 四、对我国《海商法》“灭失或者损坏”的不同理解

#### 五、非《海商法》调整多式联运经营人责任限制的损失范围

### 第三节责任限额的货物数量计算单位的理论与实践

#### 一、集装箱与包装的关系

#### 二、判断责任限额单位的基本理论学说

#### 三、实践中判断责任限额货物数量单位的争议

#### 四、我国司法实践中责任限额的货物数量计算单位

### 第四节责任限额的货币计算单位

#### 一、含金货币金英镑

#### 二、含金货币金法郎

#### 三、特别提款权

#### 四、我国实施国际货运公约的责任限额货币计算单位

### 本章结论

## 第四章货物迟延交付赔偿责任限制

### 第一节迟延交付责任

#### 一、交付的时间性要素

#### 二、不同归责原则下的迟延交付责任

#### 三、迟延交付的赔偿责任范围

### 第二节海运区段迟延交付责任限制

#### 一、迟延与绕航

#### 二、海牙维斯比规则体系是否包含迟延交付责任

#### 三、《汉堡规则》迟延交付与经济损失

### 第三节非海运区段迟延交付的责任限制

#### 一、经济损失被涵盖且以运费倍数为限额

#### 二、无法统一的空运区段迟延概念

#### 三、总的责任限制

### 第四节多式联运规则在迟延交付案例中的适用

#### 一、迟延交付的假设性案例

#### 二、75规则下的迟延交付责任限制

#### 三、《联合国国际货物多式联运公约》的进步

#### 四、92规则与《联合国国际货物多式联运公约》之不同

### 第五节我国规制多式联运经营人迟延交付的立法与实践

#### 一、多式联运迟延交付的法律适用

#### 二、《海商法》下迟延交付及其责任限制规定的借鉴

#### 三、我国多式联运迟延交付争议的司法实践

#### 四、规制多式联运经营人迟延交付责任限制的立法建议

### 本章结论

## 第五章责任限制之突破

### 第一节责任限制突破的历史与现状

# 《多式联运经营人责任限制问题研究》

- 一、责任限制突破的历史渊源
- 二、运输法领域责任限制突破的法定原因
- 三、打破责任限制普通法理论的应用
- 四、责任限制突破规则存在的意义和影响
- 第二节空运区段国际立法对责任限制突破理论的贡献
  - 一、《华沙公约》与“故意不当行为”
  - 二、《海牙议定书》第25条过错标准
- 第三节其他运输区段突破责任限制相关争议
  - 一、海运区段三大国际公约
  - 二、CMR下故意不当行为的丰富内涵
  - 三、CIM下第三人与责任限制权的突破
  - 四、CMNI特殊之处
- 第四节多式联运突破责任限制相关争议
  - 一、第三人对突破责任限制的影响
  - 二、识别是多式联运经营人自己还是其受雇人或代理人的行为
  - 三、不定域损害责任限制不破
- 第五节我国运输法领域责任限制突破规制之反思与建议
  - 一、对最高院2009年无单放货司法解释相关规定的疑问
  - 二、赋予错误交付责任限制权的合理性分析
  - 三、我国多式联运经营人责任限制突破规定的缺失与重构
- 本章总结
- 结束语
- 参考文献
- 图表索引
- 后记

# 《多式联运经营人责任限制问题研究》

## 版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:[www.tushu000.com](http://www.tushu000.com)