

<<海运履约方法律制度研究>>

图书基本信息

书名：<<海运履约方法律制度研究>>

13位ISBN编号：9787511805799

10位ISBN编号：7511805795

出版时间：2010-5

出版时间：法律出版社

作者：闻银铃

页数：218

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：<http://www.tushu007.com>

<<海运履约方法律制度研究>>

前言

金秋的某一天，收到闻银玲博士的邀约，请我为她的新书作序，我欣然应诺。作为她攻读博士学位期间的指导老师，看着学生的成果能够面世，心中总有一种难以言表的喜悦和欣慰，这就是为人师的一种幸福吧。

该书题为《海运履约方法律制度研究》，以《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》（以下简称《鹿特丹规则》）中一类运输参与方——海运履约方的相关法律问题为研究对象。

“海运履约方”的概念是伴随《鹿特丹规则》起草工作的深入而逐步走入学人视野的，此概念和其上位概念“履约方”连同“承运人”，三者共同构成了海运业运输主体细化和分类的新格局。

新概念的诞生，带来一系列新的问题：如何从法律上定位海运履约方，如何界定、识别海运履约方，如何设定海运履约方的权利、义务和责任，如何预测和评估海运履约方规则的制度价值，以及海运履约方概念对我国海商法有何触动和启发？

种种问题，殊值探讨。

《海运履约方法律制度研究》一书，正是对上述问题长期思考和探索的结晶。

该书首先从历史上纵向考察了海运履约方制度的沿革，进而研究了海运履约方的界定和识别，随后对海运履约方的权利、义务和责任条分缕析，并在此基础上对海运履约方制度的价值和前景予以评析，最后提出了我国海运履约方制度的构建之策。

全书的研究，充分借鉴了民法履约辅助人理论，但又注意到民法履约辅助人和海运履约方在制度构造上的不同；吸收了传统海上货物运输合同法的既有成果，但又敏锐地捕捉到了海运合同在合同相对性方面的突破；检讨了我国司法实践中履约辅助人制度存在的问题，同时又提出了我国未来立法完善的可能之途。

鉴于此，我想将本书评价为海商法领域一部“小题大做”的佳作应该不为过吧。

寥寥数言，不足以为读者诸君及学界方家完整介评该书。

感兴趣的朋友们，请你们耐心地展卷阅读吧！

同时，借此机会我也祝愿闻银玲博士能在海商法的教学和研究上再接再厉，取得更为丰硕的成果。

是为序。

<<海运履约方法律制度研究>>

内容概要

联合国贸易法委员会从1996年开始致力于统一海上货物运输法律制度的新尝试，经过多年磋商讨论，2008年7月3日通过了《全程或部分海上货物运输合同公约》。

联合国大会授权在2009年9月23日鹿特丹举行的签署仪式上：开放：约供签署，并建议将该公约所体现的规则称这“鹿特丹规则” (Rotterdam Rules)。

公约内容庞杂，其适用范围和调整事项均超出海牙规则、维斯比规则、汉堡规则三个现行有效的海运公约。

海运履约方制度是公约中颇具特色的制度，它构成了公约责任制度的有机组成部分，是公约起草过程中讨论的重点内容。

海运履约方制度虽然只是该公约第一次将承运人的履约辅助人纳入调整，但却是最全面、最彻底的。它统一了海运段的承运人履约辅助人的责任，是国际海运法律体制统一化进程中又一大进步，意义深远。

本文即运用历史分析、比较分析、理论分析的方法对海运履约方制度的沿革、制度构成、制度价值和我国相关制度构建等方面进行系统深入的论述。

<<海运履约方法律制度研究>>

作者简介

闻银玲，1971年12月出生，女，副教授，中国政法大学经济法系，法学学士(1993年)；武汉大学法学院国际法系，法学硕士(1999年)；武汉大学国际法研究所，法学博士(2008年)

现任教于浙江大学城市学院法学院。
主要研究领域为海商法、国际经济法。

<<海运履约方法律制度研究>>

书籍目录

导论 一、联合国贸易法委员会新运输法公约的制定 二、海运履约方制度的研究价值]第一章 海运履约方制度的沿革 第一节 民法履约辅助人制度 一、履约辅助人的含义和范围 二、履约辅助人的法律地位和法律关系 三、民法中履约辅助人制度的内容 第二节 海上货物运输中的履约辅助人制度 一、海上货物运输中履约辅助人的特点、类别 二、海运中承运人履约辅助人制度的几种模式 第三节 海运履约方制度的建立 一、公约对履约辅助人的调整 二、公约设立海运履约方制度的过程 第二章 海运履约方的概念与识别 第一节 海运履约方的概念的界定、修订 一、公约草案对履约方和海运履约方的概念的界定及修订 二、海运履约方概念与其他相关概念的比较分析 第二节 海运履约方的识别 一、海运履约方的特征 二、海运履约方的类型化分析 第三章 海运履约方权利、义务、责任 第一节 公约下海运履约方的权利、义务 一、海运履约方在与承运人之间的合同中的合同权利、合同义务 二、海运履约方在承运人与托运人之间合同中的权利、义务 三、公约下海运履约方的法定权利、法定义务 第二节 海运履约方的责任 一、海运履约方的不同责任类型 二、公约下海运履约方的法定责任 三、公约下海运履约方法定责任性质探究 第三节 海运履约方与承运人之间的责任关系 一、承运人为其他人负赔偿责任 二、承运人为海运履约方所负的赔偿责任 三、海运履约方与承运人之间的连带责任 第四章 海运履约方制度的评析 第一节 海运履约方制度的价值 一、法的价值概述 二、海运履约方制度的价值 第二节 海运履约方制度对理论和制度的突破和发展第五章 我国海运履约方制度的构建余论参考文献后记

<<海运履约方法律制度研究>>

章节摘录

(2) 扩大了承运人的责任期间 新公约规定, 承运人根据本公约对货物的责任期, 自承运人或履约方为运输而接收货物时开始, 至货物交付时终止, 即“门到门”。

(3) 加大了承运人的若干义务 根据新公约第14条规定, 履行海运义务的承运人必须在开航前、开航当时和海上航程中恪尽职守, 履行适航义务。

而海牙规则仅要求在开航前和开航当时履行适航义务。

新公约加大了承运人的适航义务。

(4) 提高了承运人的责任限额 根据新公约第59条规定, 承运人所负赔偿责任的限额, 提高到按照索赔或争议所涉货物的件数或其他货运单位计算, 每件或每个其他货运单位875个计算单位, 或按照索赔或争议所涉货物的毛重计算, 每公斤3个计算单位, 以两者中较高限额为准。

根据新公约第60条, 承运人对迟延造成经济损失的赔偿责任限额, 是相当于迟交货物应付运费两倍半的数额。

新公约规定的限额高于海牙—维斯比规则和汉堡规则所规定的限额。

新公约加大了承运人的责任, 反映了现今国际货物运输市场上承运人与托运人的力量对比。

有学者认为, 从历史的及总的来看, 国际货物运输市场是在持续地向着有利于货主的方向发展, 运输的服务性更加突出, 对运输服务的质量要求日益提高。

也就是说, 这一市场不断地表现为以货主为主导的托运人市场。

<<海运履约方法律制度研究>>

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:<http://www.tushu007.com>