

<<海事赔偿责任限制研究>>

图书基本信息

书名：<<海事赔偿责任限制研究>>

13位ISBN编号：9787561530290

10位ISBN编号：7561530293

出版时间：2008-6

出版时间：厦门大学出版社

作者：何丽新、谢美山

页数：386

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>

<<海事赔偿责任限制研究>>

内容概要

本书从海事赔偿责任限制的特点出发，就海事赔偿责任限制的立法成因、限制方式、制度内容、相关公约以及特殊情况下的责任限制等问题展开全面论述，并对英国、美国等有关国家的海事赔偿责任限制制度进行比较研究，同时结合我国《海事诉讼特别程序法》，探讨建立较为完善的海事赔偿责任限制程序。

<<海事赔偿责任限制研究>>

作者简介

何丽新 女，1966年11月出生，福建闽清人，厦门大学法学院副教授，民商法专业博士生，主要研究领域：海商法、保险法等发商法专业，发表《国际海事法学》（1999）、《海商法》（2004）、《无单放货法律问题研究》（2006）等多本著作和论文近30篇。

<<海事赔偿责任限制研究>>

书籍目录

引言第一章 海事赔偿责任限制的起源与现状 第一节 海事赔偿责任限制的起源 一、海事赔偿责任限制起源的经济条件 二、海事赔偿责任限制起源的理论渊源 三、海事赔偿责任限制是世纪商人造法的产物 第二节 从海事判例到海事政策 一、判例汇编时代 二、法典化时代 三、国际公约时代 四、英国 五、美国 第三节 海事赔偿责任限制的主要国际公约 一、海事赔偿责任限制的综合性国际公约 二、海上旅客人身伤亡及其行李损害赔偿责任限制的国际公约 三、海上油污损害赔偿责任限制的国际公约 四、海上运输危险有害物质的损害赔偿和国际公约 五、海上核损害赔偿责任限制的国际公约 六、欧陆的内水运输责任限制公约 第四节 中国海事赔偿责任限制的立法情况 一、中国大陆 二、台湾地区 三、香港特别行政区 四、澳门特别行政区第二章 海事赔偿责任限制概况 第一节 海事赔偿责任限制的界定 一、海事赔偿责任限制的定义 二、海事赔偿责任限制的性质 第二节 海事赔偿责任限制的特征 一、海事赔偿责任限制与按实际损失赔偿制度的关系 二、海事赔偿责任限制与按实际损失赔偿制度的关系 三、海事赔偿责任限制与船舶优先权的关系 四、海事赔偿责任限制与有限责任之间的关系 第三节 海事赔偿责任限制的意义和政策目的 一、海事赔偿责任限制作为海商法规范的意义 二、海事赔偿责任限制作为海事政策的政策目的 三、海事赔偿责任限制在现代社会的公平意义和价值第三章 海事赔偿责任限制方式 第一节 委弃制 一、概述 二、缺陷 第二节 执行制 第三节 船价制 一、概述 二、船价的构成 三、缺陷 第四节 金额制 第五节 并用制 第六节 选择制第四章 海事赔偿责任限制的适用船舶 第一节 国际公约及各国立法上的适用船舶 一、国际公约上的适用船舶 二、主要航运国家立法上的租用船舶 三、我国责任限制法上的适用船舶 第二节 特殊船舶的适用 一、海商法上船舶的界定 二、意欲在内陆水域航行的船舶 三、300吨以下的船舶 四、为钻探而建造或改建的,并从事钻探作业的船舶 五、气垫船 六、浮动平台第五章 海事赔偿责任限制的主体第六章 海事赔偿责任限制的适用条件第七章 海事赔偿责任限制的范围第八章 海事赔偿责任限额第九章 海事赔偿责任限制的程序第十章 海事赔偿责任限制的管辖权与法律适用第十一章 海事赔偿责任限制作用的弱化及替代可能第十二章 损害赔偿社会化第十三章 海事赔偿责任限制的国际统一化第十四章 海事赔偿责任限制的修法建议附录一 参考文献附录二 常用公约、法律名称简写附录三 IMO所主办国际公约的效力状况

<<海事赔偿责任限制研究>>

章节摘录

一、海事赔偿责任限制起源的经济条件 海事赔偿责任限制的产生需要两个条件：(1) 主体条件，船东与货主身份分离；(2) 责任条件，人身伤亡、货损索赔责任超过船东承受能力，同时船东无从获得其他救济。只有在船东与货主身份发生分离之情形下，始发生船东与货主利益的冲突、对峙；仅在赔偿责任超过船东承受能力，同时船东无从获得其他救济之情形下，相互冲突、对峙的利益才需一个折中。海事赔偿责任限制正是折中方式之一。

(一) 船东与货主身份分离 于商业分工角度而言，船东与货主身份分离须作为一个普遍的现象，始能认定出现分工。大规模商业分工则须依赖贸易和海运同时发达、繁荣，另外，商人的教育程度也需要提高，以能够通过函件往来进行营业。

13世纪后半叶的意大利，运输从商业中分离出来，成为一个有着自己专业人员的特别行业。

当时，商业的条件与中世纪前期相比逐渐有所变化，道路的状况改良，盗匪逐渐减少，货运日益安全，在意大利逐渐出现专职的运输业，受雇替商人运送货物，而不必由商人亲自押运。这种组织逐渐扩及许多地方，为由“行商”转变为“坐商”提供了条件。

就商业协作的角度而言，船东与货主身份分离不必是一个普遍的现象，只需实际中存在个别例子即可。

此类例子在13世纪以前便已出现，甚至早在三四世纪的罗马帝国，就有船东与货主身份的分离。

船夫行会在帝国的大部分沿海城市中皆可发现，他们主要被雇佣于运送人和粮食。

由于船夫行会的运输任务较为单一，尚不能认定为商业分工意义上的身份分离，而毋宁是一种权宜的商业协作。

这种个别的商业协作并非遍及帝国，在帝国灭亡后，因自给自足的封建经济不再需要大量贸易的存在而更为罕见。

<<海事赔偿责任限制研究>>

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>