

<<多式联运中的承运人法律地位与权利>>

图书基本信息

书名：<<多式联运中的承运人法律地位与权利义务研究>>

13位ISBN编号：9787500490609

10位ISBN编号：7500490607

出版时间：2010-8

出版时间：陈玉梅 中国社会科学出版社 (2010-08出版)

作者：陈玉梅

页数：251

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>

<<多式联运中的承运人法律地位与权利>>

内容概要

多式联运已成为现代货物运送的主要方式，但在带来便捷和效率的同时也产生了一些难以解决的问题，承运人的界定及其权利义务的区分就是其中之一。

在司法实践中，主要存在着承运人与代理人、无船承运人与货运代理人、承揽运送人与承运人以及承揽运送人与多式联运经营人的身份辨析问题。

法律地位的不同，自然权利义务、法律责任亦各异。

为使我国多式联运得到更好发展，我们应统一国内多式联运，明确规定承运人的法律地位及权利义务；扩大运输责任主体，延展承运人的责任期间，明确承运人及各履约方的权责划分。

其次，将“履约方”制度在我国未来的运输法中作出明确规定。

再次，配合多式联运快捷性的要求，发展两种极为重要的辅助性行业：货柜集散站经营业和承揽运送业。

最后，为了与我国运输法制相协调，应废除无船承运人制度，其职能由承揽运送人担任。

作者简介

陈玉梅，1975年6月出生，湖南邵东县人，武汉大学民商法学博士，现任贵州财经学院副教授、民商法学学术带头人，主要研究合同法、商法总论和海商法。

参与国家社科基金项目一项，主持省级项目两项，先后在《法学杂志》、《甘肃政法学院学院》、“求索”、《湖南社会科学》、《湖北社会科学》等杂志发表20余篇学术论文。

书籍目录

引言一、研究背景二、研究意义三、研究现状四、研究方法与思路第一章 多式联运与承运人概述第一节 多式联运概述一、多式联运的意义二、“多式联运”用语的辨析三、多式联运的特征四、多式联运与特殊单式运输的区别第二节 承运人的界定一、承运人含义概述二、承运人概念的内涵与外延界定三、缔约承运人与实际承运人的责任承担本章小结第二章 多式联运中的承运人类型第一节 实际承运人一、实际承运人的定义与构成要件二、实际承运人与缔约承运人之间的法律关系三、实际承运人与履约方的关系第二节 多式联运经营人一、多式联运经营人的定义二、多式联运经营人的特征三、对我国法律关于多式联运经营人规定的评析第三节 无船承运人一、无船承运人概述二、无船承运人的民事法律地位三、无船承运人与货运代理人的关系第四节 承揽运送人一、承揽运送人的定义与特征二、承揽运送人与代理人、行纪人的关系三、承揽运送人的法律地位本章小结第三章 实务中承运人类型辨析第一节 承运人与货运代理人的辨析一、承运人与代理人身份难以界定的主要原因分析二、国际上区分代理人与承运人的主要方法三、我国法律对此问题的规定与评析第二节 无船承运人与货运代理人的辨析一、二者难以区分的主要原因二、二者在理论上的主要区别三、无船承运人与货运代理人身份辨认的主要依据第三节 承揽运送人与承运人身份的辨析一、承揽运送人与承运人身份界定的重要性二、承揽运送人与承运人的主要区别第四节 承揽运送人与多式联运经营人的辨析一、案例：多式联运合同项下多式联运经营人与承揽运送人的身份辨析二、承揽运送人与多式联运经营人的主要区别本章小结第四章 多式联运中承运人的权利义务第一节 实际承运人的权利义务一、实际承运人权利义务的立法例探讨二、实际承运人的主要权利和义务三、对我国法律规定的评析第二节 多式联运经营人的权利义务一、国际公约对多式联运经营人权利义务的规定二、我国法律对此问题的规定及其评析第三节 承揽运送人的权利义务一、报酬、费用请求权二、介入权与介入拟制权三、特殊留置权四、合理谨慎的注意义务本章小结第五章 多式联运中承运人的责任承担第一节 实际承运人的责任承担一、实际承运人的责任依据二、实际承运人的责任范围与期间三、实际承运人单独承担责任的要件第二节 多式联运经营人的责任承担一、多式联运经营人的责任基础与归责原则二、多式联运经营人的责任追偿及其限制三、多式联运经营人的赔偿责任及责任限制第三节 承揽运送人的责任承担一、承揽运送人的归责原则二、承揽运送人对其履行辅助人的责任承担问题三、短期消灭时效本章小结第六章 《鹿特丹规则》与我国对多式联运、承运人法律地位的规定及立法完善第一节 《鹿特丹规则》对承运人的新规定一、《鹿特丹规则》对承运人法律地位的规定二、《鹿特丹规则》对承运人权利义务、赔偿责任的新规定三、《鹿特丹规则》对我国多式联运中承运人制度的影响第二节 我国对多式联运及承运人法律地位的规定与评析一、我国法律对多式联运的规定与评析二、我国对多式联运中承运人法律地位的规定与评析第三节 对我国多式联运中承运人立法完善的若干思考一、制定国内统一的多式联运法律制度二、明确规定承运人的类型及其权利义务三、规定履约方制度——承运人以外的众多责任主体四、发展两种极为重要的辅助性行业：货柜集散站经营业和承揽运送业五、废除无船承运人制度本章小结附录：多式联运有关法律法规（节选）参考文献后记

章节摘录

版权页：（四）根据收入取得方式 按照规定，无船承运人收取的是运费，并通过“背靠背”方式赚取运费差价；而货运代理人收取的是佣金，是代理某项行为的报酬。

按照我国国家税务总局的规定，无船承运人从事无船承运业务收取运费应该使用《国际海运业运输专用发票》，货运代理人应开具《国际货物运输代理业专用发票》。

因此，通过费用收取的方式以及开具的发票则可判断二者的身份。

Ranberg教授认为：“如果货运代理报自己的运价而不向客户说明其费用情况，这便是一个货运代理应承担契约承运人责任的法律问题。

”在Tetroc案中，法官也主张收取“包干运费”是证明货运代理人的法律地位是承运人而不是代理人的一个因素。

但与早期做法不同的是，提供“门到门”服务的货运代理人很少是根据付给承运人的运费按比例收取佣金的。

大多数客户比较喜欢一揽子的付款方式。

在欧洲大陆的大陆法系国家中，人们开始倾向一揽子付款方式是决定货运代理角色的决定性因素。

所以仅仅根据货运代理人所收取服务报酬的性质来判断货运代理人的法律地位只能作为关联因素，而非决定因素。

因此，单凭收取“包干费”这一事实本身并不能作为判定其身份的依据，还必须依据其他事实才能综合作出判断。

（五）根据交易习惯和交易历史 货运代理和无船承运业务环节众多，流程复杂，常常会出现约定不明的情况。

因此，法院往往会十分重视他们与客户以前是否有过交易及双方之间的交易历史。

如果承、托双方在先前的交易中均以某种固定的法律地位行事，那么在一个与先前交易情况基本相同的交易中，便可以根据当事人在先前交易中的地位来认定其在本次交易中的法律地位。

法院不会采信一个经验丰富的商人抱怨说，货运代理人没有向他解释过某单据的重要性。

如果交易过程中所使用的词句含糊，不易作出判断，这时，法院（如比利时）则很有可能做有利于托运人的判定，即认定其为承运人或经营人。

以上五个辨别无船承运人和货运代理人身份的依据，它们之间也有轻重、主次之分。

一般情况下，依据合同约定进行判断是主要的依据。

编辑推荐

《多式联运中的承运人法律地位与权利义务研究》由中国社会科学出版社出版。

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>