



2015年·华东政法大学博士精品文库

多式联运经营人责任限制问题研究

丁莲芝 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA



2015年·华东政法大学博士精品文库

多式联运经营人责任限制问题研究

丁莲芝 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

多式联运经营人责任限制问题研究 / 丁莲芝著. —
北京: 法律出版社, 2015. 8
(华东政法大学博士精品文库)
ISBN 978 - 7 - 5118 - 8215 - 8

I. ①多… II. ①丁… III. ①多式联运—法规—研究
—中国 IV. ①D622.296.4
中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第167402号

©法律出版社·中国

责任编辑/侯 鹏

装帧设计/凌点工作室

出版/法律出版社

编辑统筹/法律教育出版分社

总发行/中国法律图书有限公司

经销/新华书店

印刷/北京京华虎彩印刷有限公司

责任印制/沙 磊

开本/A5

印张/10.75 字数/285千

版本/2015年6月第1版

印次/2015年6月第1次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

西安分公司/029-85388843

重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636

北京分公司/010-62534456

深圳公司/0755-83072995

书号: ISBN 978 - 7 - 5118 - 8215 - 8

定价: 32.00 元

(如有缺页或倒装, 中国法律图书有限公司负责退换)

“华东政法大学博士精品文库”编委会

主 任:何勤华

副主任:杜志淳 应培礼 顾功耘

刘晓红 林燕萍 杨忠孝

委 员(以姓名拼音为序):

陈金钊 丁绍宽 董保华 范玉吉

高富平 龚汝富 何 敏 何明升

何益忠 黄武双 李秀清 刘宁元

刘宪权 罗培新 马长山 孙占芳

唐 波 童之伟 王 戎 吴 弘

杨正鸣 叶 青 余素青 张明军

赵劲松

总 序

夫博士者,博学之士也。博士是中国学位层级之顶端,享有崇高的声誉和闪耀的荣光。博士生在攻读学位期间,往往能够勤于积累,乐于求思,敢于创新,志于创造。博士生的科学研究活动,往往在导师的指导下与顶尖学术研究结合在一起,博士生因此也成为知识界后续发展队伍的有力代表,体现着高度的智慧水准和深厚的学力素养。职是之故,法学博士教育作为整个法学教育的重要组成部分,也是一项薪火相传、生生不息的使命工作,意义重大,足堪旌表。对博士的培养,某种意义上决定了一所高校的学术地位和研究水平,也是衡量高校教育实力的重要指标。

近年来,依照保障研究生教育质量、提升研究生教育水平、提高研究生教育对于社会、对于未来的贡献力等理念,全国高等院校的研究生教育改革创新风生水起。在上海市高等学校内涵建设工程与研究生教育创新计划等项目的支持下,我校研究生教育也开展了一系列活动,如研究生学术论坛、暑期学校、法律助理项目、优秀学位论文培育项目、

研究生海外访学项目以及硕士学位论文系列选集《崇法集》、《缘法集》、《明法集》、《尚法集》、《鹿鸣集》等,都取得了良好效果,活跃了学术氛围,激发了创新意识,形成了一定影响力。

华东政法大学开展研究生教育 30 多年来,深知深耕特色办学的重要性,也深知切合时代需求、发挥区位优势办学的重要性。学校地处上海这座充满活力,生机盎然的国际大都市,得天独厚,享世之繁华。我们深知,面对现实物质世界的诱惑,面对纷至沓来的机遇和挑战,在熙攘喧嚣的环境中静下心来,做些实际而扎实的学问,殊为不易。我们竭尽所能,努力让学校和师生沉静下来,不务虚渺,不事浮华。踏踏实实地进行教学和科研工作,身体力行,开拓创新,努力营造华政浓郁的学术氛围,打造华政自己的学术品位、学术品牌和学术传统。我们既怀有千百年来读书人著书立说,传诸后叶的学术追求;也充满了造福神州,匡济天下的国士情怀。

在此背景下,我们组织“华东政法大学博士精品文库”丛书,每年遴选若干优秀博士学位论文出版,以期助推博士生学术发展,鼓励博士生精心治学。我们希望“华东政法大学博士精品文库”能够像一川清流,如一缕烛光,展现新时期学术青年的深思与创造,为我国的法学研究和法治实践事业注入自己的理想与力量!可以这样说,文库的每一本著作都满含着博士们的追求、志向与期望。这种志气和期望,体现着青年学子对我们国家法治建设的期许和信心,是博士们品德修养和科研底蕴的展现。他们将这种底蕴和情怀幻化为一种博大的向往,包含着对法治和真理的不懈追求,并将其内化为一种既定的生活方式。正如彼得·德恩里科所说:“每个人都有个博大的襟怀:通过法治来构建并维系一个和谐社会,通过彼此努力和共同参与来解决社会冲突。这不仅是我们的襟怀,也是我们寻求的生活方式。”

我们亦希望,法治精神及其行为方式,能够在我们的社会中得到广泛而深刻的传播,在普通大众中,法治理念得到实质性的继受与发扬。个体行为合乎法律之要求,践行法治之内涵,这不仅是法律人的准则,同时也成为社会中每一位公民的生活方式和价值选择。下至民间,上

至庙堂,黎元众生,皆从法治,悉受既定规则之约束,按序行事。我们想,这可能就是法治理念实践的最终境界吧。

当然,我们也深知,九层之台,起于累土;千里之行,始于足下。心怀崇高的理念,欲将之付诸实行,必须从一点一滴做起。故此,我们希望文库可以成为一个良好的起点。有言道“从来新人有新路,学术新作亦空灵”,我们衷心地希望,文库能够让法学之声在黄浦江畔唱响,亦有助于法治精神在神州大地上传扬。

是为序。

华东政法大学校长 何勤华

2014年4月

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

主要缩略语

1936 COGSA	美国 1936 年《海上货物运输法》
BIMCO	波罗的海航运公会
CAAC	中国民用航空局
CAB	美国民用航空署
CIM	《国际铁路货物运输合同统一规则》
CITEJA	航空法专家国际技术委员会
CK	美国《卡尔马克修正案》
CMI	国际海事委员会
CMNI	《布达佩斯内河货物运输合同公约》
CMR	《国际公路货物运输合同公约》
FIATA	国际货运代理协会联合会
ICAO	国际民用航空组织
ICC	国际商会
ILA	国际法协会
IMF	国际货币基金组织
MTO	多式联运经营人
NVOCC	无船承运人

续表

SDR	特别提款权
TCM 草案	《国际货物联运公约》草案 (Draft Convention on the International Combined Transport of Goods, TCM draft)
UNCTAD	联合国贸易与发展会议
UNCTRAL	联合国国际贸易法委员会
UNIDROIT	国际统一私法协会
75 规则	1975 年《联运单证统一规则》(Uniform Rules for a Combined Transport Documents)
92 规则	1992 年《多式联运单证规则》(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents)
《海牙规则》	1924 年《统一提单某些法律规定的国际公约》(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Brussels, 25 August 1924, "Hague Rules")
《维斯比规则》	1968 年《有关修改 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签订的统一提单的若干法律规定的国际公约的议定书》(The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968, "Hague - Visby Rules")
1979 年协议	1979 年《修改〈维斯比规则〉的特别提款权协议》(Protocol (SDR Protocol) amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924 (The Hague Rules), as amended by the Protocol of 23 February 1968 (Visby Rules))
《汉堡规则》	1978 年《联合国海上货物运输公约》(United Nations Convention on the Carriage of Goods By Sea, 1978, "Hamburg Rules")
《鹿特丹规则》	2008 年《联合国全程或者部分海上国际货物运输合同公约》(United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008, "Rotterdam Rules")

目 录

引言 / 1

一、研究背景与意义 / 1

二、研究范围和主题 / 4

三、国内外研究现状 / 12

四、本书逻辑框架 / 21

五、本书研究方法 / 23

第一章 国际多式联运法律体系 / 26

第一节 国际多式联运规则 / 27

一、20 世纪 60 ~ 70 年代国际社会的努力 / 27

二、生效无望的 1980 年《联合国国际货物
多式联运公约》 / 29

三、20 世纪 90 年代后多式联运立法 / 33

第二节 区段运输国际立法 / 41

一、海运区段从《海牙规则》到《汉堡规则》 / 41

二、航空区段华沙—蒙特利尔体系 / 47

三、公路区段《国际公路货物运输合同公约》 / 51

四、铁路区段《国际铁路货物运输合同统
一规则》 / 52

五、内陆水运区段《布达佩斯内河货物运
输合同公约》 / 53

第三节 我国多式联运法律体系 / 55

一、《海商法》与《合同法》 / 56

二、部门规章及司法解释 / 58

三、单式运输区段立法 / 60

第四节 当代国际多式联运立法对我国之影响与借鉴 / 68

一、作为多式联运公约的《鹿特丹规则》之创新 / 68

二、一般责任限制之争议 / 71

三、特殊责任限制之争议 / 78

四、《鹿特丹规则》对《海商法》修改的启示及其局限 / 84

本章总结 / 89

第二章 多式联运之责任限制权利主体 / 91

第一节 多式联运合同 / 91

一、判断多式联运合同存在的重要性 / 91

二、关于多式联运合同性质的理论 / 92

三、如何判断多式联运合同 / 95

四、多式联运合同相关主体 / 101

第二节 可以作为多式联运经营人的主体 / 102

一、承运人和实际承运人 / 104

二、货运代理人和无船承运人 / 106

三、海运履约方制度的创新 / 109

第三节 多式联运合同下第三方享有的责任限制权模式 / 112

一、订立喜马拉雅条款 / 113

二、订立循环补偿条款 / 115

三、合同约定责任限额 / 116

四、法律直接规定 / 118

五、喜马拉雅条款实践中的运用与发展 / 120

第四节 我国港口经营人是否应当享有责任限制权 / 127

一、港口经营人在多式联运中的重要地位 / 127

二、我国港口经营人是否应当享有责任限制的争议根源 / 128
三、我国司法实践的做法及理论界的解读 / 130
四、海运履约方制度能否彻底终结争议 / 136
本章总结 / 137

第三章 货物灭失损坏赔偿责任限制 / 138

第一节 责任限制的历史起源与存在的合理性 / 139

一、责任限制的历史起源与海上货物运输 / 139

二、责任限制制度存在的正当性与合理性 / 143

第二节 责任限制制度涵盖的损失类型 / 148

一、多式联运享有责任限制权的损失类型的争议 / 148

二、海运区段享有责任限制权的损失类型的争议 / 149

三、灭失 $\neq$ 损坏 / 151

四、对我国《海商法》“灭失或者损坏”的不同理解 / 151

五、非《海商法》调整多式联运经营人责任限制的损失范围 / 153

第三节 责任限额的货物数量计算单位的理论与实践 / 156

一、集装箱与包装的关系 / 157

二、判断责任限额单位的基本理论学说 / 158

三、实践中判断责任限额货物数量单位的争议 / 159

四、我国司法实践中责任限额的货物数量计算单位 / 168

第四节 责任限额的货币计算单位 / 171

一、含金货币金英镑 / 172

二、含金货币金法郎 / 178

三、特别提款权 / 183

四、我国实施国际货运公约的责任限额货币计算单位 / 186

本章结论 / 190

第四章 货物迟延交付赔偿责任限制 / 193

第一节 迟延交付责任 / 194

4 目 录

一、交付的时间性要素 / 194	
二、不同归责原则下的迟延交付责任 / 195	
三、迟延交付的赔偿责任范围 / 196	
第二节 海运区段迟延交付责任限制 / 205	
一、迟延与绕航 / 205	
二、海牙维斯比规则体系是否包含迟延交付责任 / 208	
三、《汉堡规则》迟延交付与经济损失 / 210	
第三节 非海运区段迟延交付的责任限制 / 212	
一、经济损失被涵盖且以运费倍数为限额 / 212	
二、无法统一的空运区段迟延概念 / 213	
三、总的责任限制 / 215	
第四节 多式联运规则在迟延交付案例中的适用 / 216	
一、迟延交付的假设性案例 / 216	
二、75 规则下的迟延交付责任限制 / 217	
三、《联合国国际货物多式联运公约》的进步 / 219	
四、92 规则与《联合国国际货物多式联运公约》之不同 / 220	
第五节 我国规制多式联运经营人迟延交付的立法与实践 / 222	
一、多式联运迟延交付的法律适用 / 222	
二、《海商法》下迟延交付及其责任限制规定的借鉴 / 224	
三、我国多式联运迟延交付争议的司法实践 / 231	
四、规制多式联运经营人迟延交付责任限制的立法建议 / 235	
本章结论 / 240	
 第五章 责任限制之突破 / 242	
第一节 责任限制突破的历史与现状 / 243	
一、责任限制突破的历史渊源 / 243	
二、运输法领域责任限制突破的法定原因 / 244	
三、打破责任限制普通法理论的应用 / 246	
四、责任限制突破规则存在的意义和影响 / 252	

第二节 空运区段国际立法对责任限制突破理论的贡献 / 253

一、《华沙公约》与“故意不当行为” / 253

二、《海牙议定书》第 25 条过错标准 / 258

第三节 其他运输区段突破责任限制相关争议 / 263

一、海运区段三大国际公约 / 263

二、CMR 下故意不当行为的丰富内涵 / 271

三、CIM 下第三人与责任限制权的突破 / 276

四、CMNI 特殊之处 / 277

第四节 多式联运突破责任限制相关争议 / 278

一、第三人对突破责任限制的影响 / 278

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 / 279

三、不定域损害责任限制不破 / 280

第五节 我国运输法领域责任限制突破规制之反思与建议 / 281

一、对最高院 2009 年无单放货司法解释相关规定的疑问 / 283

二、赋予错误交付责任限制权的合理性分析 / 288

三、我国多式联运经营人责任限制突破规定的缺失与重构 / 292

本章总结 / 297

结束语 / 299

参考文献 / 304

图表索引 / 327

后记 / 328

引言

一、研究背景与意义

多式联运法律体系的产生与发展离不开运输模式变革的推动。传统货物运输以单式运输为主,并且以船舶为载体的国际海上货物运输成为长距离运输的主要模式。而单式运输模式向多式联运模式转变与货物的包装有密切关系,集装箱作为货物运输的包装方式,其产生与发展直接促成了单式运输向国际多式联运的转变。

当今欧洲和美国成为多式联运兴盛的两大区域,又是我国最为重要的贸易伙伴,多式联运的发展自然事关我国对外贸易和国家物流战略体系的构建。这是研究多式联运法律问题对我国的直接现实意义。

当代多式联运是在集装箱化运输的基础上发展起来的。虽然多式联运不一定是集装箱运输,如还可以是托盘(pallet)、背负式运输方式(piggyback