

<<国际航空旅客运输承运人责任制度研究>>

图书基本信息

书名：<<国际航空旅客运输承运人责任制度研究>>

13位ISBN编号：9787807456292

10位ISBN编号：7807456299

出版时间：2010-4

出版时间：上海社会科学院出版社有限公司

作者：韩冰

页数：225

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>

<<国际航空旅客运输承运人责任制度研究>>

前言

中华民族具有悠久的学术文化传统，两千年前儒家经典《大学》即倡言“大学之道，在明明德，在亲民，在止于至善”。

其意即蕴含着彰扬学术、探索真理。

而《中庸》论道：“博学之、慎思之、审问之、明辩之、笃行之。

”则阐释了学术研究的治学精神以及达到真实无妄境界的必由之路。

因此，从对世界历史进程的审视与洞察，社会发展、科学昌明、思想进步，从来离不开学术科研力量与成就的滋养与推动。

大学是国家与社会发展中一个不可或缺的重要力量，而科学研究的水平则又体现了大学的办学水平和综合实力，是一所现代大学重要的标志。

因此，一个大学的学术气氛，不仅在很大程度上影响和引导着学校的科研状态，而且渗透和浸润着这个大学追求真理的精神信念。

这正如英国教育思想家纽曼所言，大学是一切知识和科学、事实和原理、探索与发展、实验与思索的高级力量，它态度自由中立，传授普遍知识，描绘理智疆域，但决不屈服于任何一方。

大学的使命应是人才培养、科学研究和服务社会；高等教育发展的核心是学术和人才。

因此，大学应成为理论创新、知识创新和科技创新的重要基地，在国家创新体系中应具有十分重要的地位和意义。

上海政法学院是一所正在迅速兴起的大学，学院注重内涵建设和综合协调发展，现已有法学、政治学、社会学、经济学、管理学、语言学等学科专业。

学院以“刻苦、求实、开拓、创新”为校训。

这既是学校办学理念集中的体现，也是学术精神的象征。

<<国际航空旅客运输承运人责任制度研究>>

内容概要

鉴于国际航空法内容上的复杂性、学科上的交叉性，本书在写作过程中综合运用了多种研究方法，以求达到最佳的研究效果。

(1) 多部门法交叉的研究方法。

本书结合了国际法和民法的研究方法，从民事责任和损害赔偿的角度研究有关国际航空旅客运输承运人责任的国际公约，分析了国际航空统一私法规则背后蕴含的民事责任理论。

(2) 法解释学的方法。

本书涉及对统一国际航空运输某些公约或规则的介绍和剖析，因此将运用法解释学的方法，从文理解释和论理解释的角度阐释1929年《华沙公约》和1999年《蒙特利尔公约》的具体规则。

(3) 比较法的方法。

欧美国家对国际航空法的研究已日臻成熟，许多理论和方法值得借鉴。

特别是基于不同的法律文化、法律价值以及不同的国家利益，世界各国在适用统一国际航空运输某些规则的公约时，态度并不一致。

因此比较研究各国对1929年《华沙公约》的法律实践，对于加深对国际航空运输统一私法规则的理解不无裨益。

(4) 案例研究的方法。

对国际公约的研究离不开适用公约的生动案例，各国关于国际航空旅客运输纠纷的判例卷帙浩繁、汗牛充栋。

为了对国际公约的研究更具说服力和实践性，本书将大量引用国际航空旅客运输承运人责任方面的经典案例，特别是作为第一航空大国的判例法国家——美国的相关判例。

作者简介

韩冰，山东省潍坊市人。

1906年至2003年就读于烟台大学法学院，先后获得法学学士和法学硕士学位，2009年于华东政法大学获得法学博士学位，2008年—2009年作为教育部青年骨干教师国内访问学者在中国人民大学访学与研究。

现任上海政法学院法律系民商法教研室讲师，上海法学会会员。

主要研究方向为婚姻家庭法、合同法、物权法。

曾发表《论我国第三人利益合同的立法现状与完善》、《论客运航班延误及其民事责任》等十余篇学术论文，参编《民法分论》、《合同法》等多部民法教材，主持并参加过多项课题研究。

<<国际航空旅客运输承运人责任制度研究>>

书籍目录

导论第一章 国际航空运输承运人责任制度的形成——华沙体制的诞生和发展 第一节 1929年《华沙公约》 第二节 1955年《海牙议定书》 第三节 1961年《瓜达拉哈拉公约》 第四节 1966年《蒙特利尔协议》 第五节 1971年《危地马拉议定书》 第六节 1975年4个《蒙特利尔议定书》 第七节 对华沙体制的背离和华沙体制的现代化第二章 国际航空运输承运人责任制度的现代化——1999年《蒙特利尔公约》 第一节 1999年《蒙特利尔公约》的制定背景 第二节 1999年《蒙特利尔公约》的创新 第三节 对1999年《蒙特利尔公约》的评述第三章 国际航空运输承运人责任制度的核心——归责原则和责任限额 第一节 国际航空旅客运输承运人责任的性质 第二节 从过错推定责任到严格责任——归责原则客观化的发展历程 第三节 免责条件 第四节 责任限额制度第四章 国际航空旅客运输中的旅客伤亡民事责任 第一节 关于“事故”的界定 第二节 关于承运人责任期间的界定 第三节 精神损害赔偿 第四节 惩罚性损害赔偿第五章 国际航空旅客运输中的延误民事责任 第一节 华沙体制下的延误责任 第二节 欧盟有关航班延误的规定 第三节 1999年《蒙特利尔公约》下的延误责任第六章 国际航空旅客运输诉讼管辖权 第一节 1929年《华沙公约》下的管辖权制度 第二节 1999年《蒙特利尔公约》下的第五管辖权第七章 国际航空旅客运输承运人责任制度对中国的启示 第一节 中国民航业及其法律制度发展概况 第二节 中国航空旅客运输承运人责任的法律规制 第三节 中国航空旅客运输承运人责任制度的不足与完善参考文献后记

章节摘录

一、修订《华沙公约》的原因 自《华沙公约》生效后的20多年间，国际航空运输业迅猛发展，加入《华沙公约》的国家日益增多。然而公约固有的一些缺陷在实践中逐步暴露出来，各国在适用和解释公约时也产生了一些矛盾和分歧，《华沙公约》遭遇了第一次危机。

（一）责任限额高低之争 《华沙公约》对每位旅客12.5万普安卡雷法郎的赔偿限额是参照当时参加会议的23个国家的平均生活水平确定的。

随着公约加入国的增多，关于承运人责任限额的高低问题便成为各国争执的一个焦点。

一些经济比较落后、航空业刚刚兴起的发展中国家认为华沙的责任限额过高，因此不愿参加公约；一些已加入公约的国家认为限额标准基本符合本国的经济发展水平，希望继续维持公约的责任限额；以美国为代表的少数发达国家则认为，公约的责任限额已经不能适应航空运输业的发展现状，已经远远落后于他们国内对旅客提供的保护，因此要求提高责任限额。

责任限额高低之争实质上反映出各国因经济发展水平差异导致的利益冲突。

发展中国家生活水平较低，提高承运人的责任限额不但不能使本国旅客得到更多的赔偿，反而会加大本国承运人的经营成本，加重他们的负担，最终对本国航空业的发展造成损害。

而一些发达国家生活水平较高，其国内对旅客伤亡的民事赔偿数额远远高于华沙规则的责任限额，因此对《华沙公约》不能有力地保护本国旅客的利益表示出强烈不满。

以美国为例，其国内航班的旅客人身伤亡诉讼通常依据《非正常死亡法》提起，损害赔偿的数额是根据本人收入和预期收入标准计算的。

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>