

<<国际航空私法>>

图书基本信息

书名：<<国际航空私法>>

13位ISBN编号：9787503648502

10位ISBN编号：7503648503

出版时间：2004-11

出版时间：法律出版社

作者：唐明毅

页数：327

字数：266000

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>

<<国际航空私法>>

内容概要

国际航空私法，ISBN：9787503648502，作者：唐明毅，陈宇著

<<国际航空私法>>

书籍目录

§1 导论：冲突与妥协——现代国际航空运输承运人责任 制度发展轨迹	§1.1 航空法的国际性与华沙体系的诞生 (1)	§1.1.1 航空活动的国际性与航空法的国际性 (2)	§1.1.2 法律冲突的两种解决方法与航空国际私法的选择 (3)	§1.1.3 统一国际航空运输规则体系的孕育 (6)	§1.1.4 1929年《华沙公约》承运人责任规则 (8)	§1.2 从《海牙议定书》到《蒙特利尔议定书》 (11)	§1.2.1 1955年《海牙议定书》 (12)	§1.2.2 1961年《瓜达拉哈拉公约》 (15)	§1.2.3 1966年《蒙特利尔协议》 (16)	§1.2.4 1971年《危地马拉议定书》 (21)	§1.2.5 四个《蒙特利尔议定书》 (22)	§1.3 华沙体系分裂危机 (24)	§1.3.1 分歧与危机之所在 (24)	§1.3.2 背离华沙体系的做法 (26)	§1.4 贯穿华沙体系发展过程的几组矛盾 (29)	§1.4.1 承运人与客户之间的矛盾 (30)	§1.4.2 发达国家与发展中国家的矛盾 (32)	§1.4.3 两大法系之间的矛盾 (34)	§1.4.4 新的课题——战略联盟与科技发展 (37)	§1.5 华沙体系的现代化与一体化改革 (41)	§1.5.1 IATA的努力与IIA、MIA两个协议 (42)	§1.5.2 现代化对于华沙体系统一性的破坏 (45)	§1.5.3 ICAO的角色与使命 (46)	§1.5.4 关于承运人责任限制的两份社会经济学调查报告 (47)	§1.5.5 ICAO秘书处研究小组的两份报告 (50)	§1.5.6 ICAO法律委员会第30次会议和1999年外交会议 (53)	§1.5.7 1999年《蒙特利尔公约》中的承运人责任规则 (55)	§2 国际航空运输承运人责任构成	§2.1 国际航空运输与华沙体系的适用范围 (58)	§2.1.1 以航空器运送人员、行李或货物而收取报酬的国际运输 (60)	§2.1.2 根据当事人约定 (67)	§2.1.3 出发地点、目的地与约定经停地点 (70)	§2.1.4 连续承运人与不可分割的运输 (73)	§2.2 旅客、行李与货物运输责任 (75)	§2.2.1 旅客运输责任构成 (75)	§2.2.2 托运行李与货物运输责任构成 (91)	§2.2.3 延误责任 (104)	§2.3 航空运输承运人责任的性质与特征 (111)	§2.3.1 违约责任还是侵权责任 (111)	§2.3.2 英美法上的诉因之争 (122)	§2.3.3 航空运输承运人责任特征 (127)	§3 归责原则——从一元归责到二元归责	§3.1 推定过失责任原则 (130)	§3.1.1 1929年《华沙公约》的规定 (130)	§3.1.2 推定过失责任的确立 (131)	§3.1.3 推定过失责任原则在航空运输中的适用 (132)	§3.1.4 推定过失责任与“事实本身证明” (135)	§3.2 严格责任原则与双梯度归责原则 (136)	§3.2.1 严格责任原则的理论基础 (136)	§3.2.2 严格责任在航空承运人责任中的适用与华沙体系的发展 (138)	§3.2.3 1999年《蒙特利尔公约》与双梯度归责原则 (141)	§3.2.4 关于双梯度归责原则的一些思考 (144)	§4 责任限额的正当性讨论及其发展	§4.1 责任限制原则的正当性讨论 (146)	§4.1.1 海商法中的责任限额制度 (146)	§4.1.2 国际航空法的借鉴 (148)	§4.1.3 关于国际航空运输承运人责任限制正当性的反思 (149)	§4.1.4 正当性理由之一——借鉴海商法中的全球统一责任限制原则 (149)	§4.1.5 正当性理由之二——对于资金基础薄弱的工业提供保护 (151)	§4.1.6 正当性理由之三——灾难性的风险 (catastrophic risks)不能仅仅由航空公司单独承担 (154)	§4.1.7 正当性理由之四——引导承运人或者其他经营者能够将自身责任风险投保保险 (157)	§4.1.8 正当性理由之五——提高潜在请求权人 (potential claimants)自行购买保险的可能性 (158)	§4.1.9 正当性理由之六——作为与推定过失原则相对应的一种责任限制体系 (161)	§4.1.10 正当性理由之七——通过迅速、快捷的解决途径来避免诉讼 (166)	§4.1.11 正当性理由之八——推进赔偿限额问题上的法律统一化进程 (171)	§4.2 责任限制的例外(1)——1929年《华沙公约》第25条的探讨 (173)	§4.2.1 《华沙公约》第25条的起草历史 (174)	§4.2.2 因果关系与损害赔偿数额 (176)	§4.2.3 违反第25条时承运人所不能援用条款 (178)	§4.2.4 英国法关
-----------------------------------	--------------------------	-----------------------------	----------------------------------	----------------------------	-------------------------------	------------------------------	--------------------------	----------------------------	---------------------------	----------------------------	-------------------------	--------------------	----------------------	-----------------------	---------------------------	-------------------------	---------------------------	-----------------------	-----------------------------	--------------------------	---------------------------------	-----------------------------	------------------------	-----------------------------------	------------------------------	---------------------------------------	------------------------------------	------------------	----------------------------	--------------------------------------	---------------------	-----------------------------	---------------------------	------------------------	----------------------	---------------------------	-------------------	----------------------------	-------------------------	------------------------	--------------------------	---------------------	---------------------	-----------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------------	---------------------------	--------------------------	---------------------------------------	------------------------------------	-----------------------------	-------------------	-------------------------	--------------------------	-----------------------	------------------------------------	---	---------------------------------------	--	---	--	---	--	--	---	------------------------------	--------------------------	--------------------------------	-------------

<<国际航空私法>>

- 于“有意或者不计后果的不良行为”的理解 (181) § 4.2.5 有意或者不计后果的不良行为的例子 (189) § 4.3 责任限制的例外(2)——1955年《华沙—海牙公约》第25条的探讨 (191) § 4.3.1 1955年《华沙—海牙公约》第25条的起草过程 (191) § 4.3.2 知道很可能造成损害而不计后果地做 (193) § 4.3.3 故意造成损害(With intent to cause damage) (202) § 4.4 责任限额社会经济分析与1999年《蒙特利尔公约》的选择 (204) § 4.4.1 关于对目前责任限额的满意程度 (205) § 4.4.2 关于适当的新限额 (206) § 4.4.3 提高旅客责任限额对保险费水平的潜在影响 (207) § 4.4.4 达成新限额的机制 (209) § 4.4.5 克服华沙体系现行和潜在缺陷的方法 (210) § 4.4.6 1999年《蒙特利尔公约》的选择 (211) § 4.5 中国国内航空运输承运人赔偿限额改革 (213) § 4.5.1 中国国内航空运输承运人赔偿限额现状 (213) § 4.5.2 提高国内旅客运输赔偿限额的必要性和可能性 (214) § 4.5.3 国内旅客运输赔偿限额的改革建议 (218) § 5 承运人责任抗辩事由 § 5.1 一切必要措施/不可能抗辩(all necessary measures / impossibility defense) (220) § 5.1.1 1929年《华沙公约》第20条的起草背景与历次修订 (221) § 5.1.2 一切必要措施的含义 (222) § 5.1.3 关于潜在危险的警告(warning)与风险的性质(the nature of the risk) (225) § 5.1.4 标准承运人惯例(standard carrier practice) (228) § 5.1.5 结构缺陷(Defective construction)与不可抗力(force majeure) (229) § 5.1.6 其他需要考虑的问题 (230) § 5.1.7 不可能(impossible) (233) § 5.1.8 关于1929年《华沙公约》第20条第2款 (235) § 5.2 共同过失抗辩(the defense of contributory negligence) (237) § 5.2.1 关于共同过失抗辩 (237) § 5.2.2 第21条起草背景和变革建议 (239) § 5.2.3 共同过失抗辩的适用 (240) § 5.2.4 数额的扣除 (241) § 5.3 1999年《蒙特利尔公约》的规定 (242) § 5.3.1 原有抗辩事由的修订 (242) § 5.3.2 关于货物运输新的抗辩事由 (243) § 6 损害赔偿范围、惩罚性赔偿与精神损害赔偿 § 6.1 损害赔偿范围 (244) § 6.1.1 旅客伤亡赔偿计算 (244) § 6.1.2 行李与货物运输责任赔偿计算 (249) § 6.1.3 延误责任赔偿问题 (250) § 6.2 关于精神损害赔偿 (251) § 6.2.1 关于精神损害与赔偿 (251) § 6.2.2 《华沙公约》中涉及的精神损害赔偿问题 (252) § 6.2.3 美国Floyd案的最终判决及其发展 (254) § 6.2.4 1999年《蒙特利尔公约》的修订 (256) § 6.3 关于惩罚性赔偿 (258) § 6.3.1 《华沙公约》禁止惩罚性赔偿 (258) § 6.3.2 关于美国最高法院Zicherman案的判决 (260) § 6.3.3 1999年《蒙特利尔公约》的规定 (262) § 7 航空运输票证 (263) § 7.1 客票、行李票与航空货运单 (263) § 7.1.1 客票与行李票 (263) § 7.1.2 客票的出具 (264) § 7.1.3 客票的内容 (267) § 7.1.4 行李票 (269) § 7.1.5 航空货运单 (271) § 7.2 运输票证的证据价值 (274) § 7.2.1 客票的证据价值 (274) § 7.2.2 航空货运单填写内容准确性与证据属性 (275) § 7.3 运输票证的阙如、不符合规定或者遗失 (276) § 7.3.1 票证阙如、不合规格或者遗失的后果 (276) § 7.3.2 代码共享与连续承运人情况下的同意 (277) § 7.3.3 海牙声明的遗漏 (280) § 7.4 航空货运单的可转让性 (281) § 7.4.1 航空货运单的属性 (281) § 7.4.2 可转让性与物权凭证——英国法的情况 (282) § 7.4.3 中国航空运输实践做法与航空货运单的性质 (285) § 8 法律适用与诉讼管辖 § 8.1 华沙体系与国内法的关系 (290) § 8.1.1 航空国际统一实体规则的确立 (290) § 8.1.2 关于公约的解释 (291) § 8.1.3 公约规则的排他性适用(exclusivity of the Convention regime) (292) § 8.1.4 关于“国际航空运输之外”提起的诉讼 (296) § 8.2 非公约管辖事项与准据法 (297) § 8.2.1 非公约管辖事项 (297) § 8.2.2 国际航空运输合同法律选择的障碍 (298) § 8.2.3 最密切联系原则的适用 (300) § 8.2.4 “政府利益分析说”和“法律选择五点考虑” (301) § 8.2.5 强制性规则的适用 (303) § 8.3 法院管辖与第五管辖权问题 (304) § 8.3.1 《华沙公约》第28条的排他性

<<国际航空私法>>

适用	(304)	§ 8.3.2 承运人住所地(the domicile of the carrier)	(305)
§ 8.3.3 承运人主要营业地	(307)	§ 8.3.4 签订合同的承运人机构所在地	(307)
§ 8.3.5 目的地点	(308)	§ 8.3.2 1999年《蒙特利尔公约》的第五管辖权	(309)
附表1：对ICAO关于承运人责任的调查作出答复的国家		及其对现行责任限额的满意程度	
(313)		附表2：航空承运人对本国现行责任限额的满意程度	(316)
附表3：目前适用于部分国家国内航空运输的旅客责任		附表3：目前适用于部分国家国内航空运输的旅客责任	
限额	(317)	主要参考资料 (一)外文资料	(320)
(二)中文书目	(324)	后记	(326)

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>