

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/kurovaya-rabota/423873>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Гражданское право

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ОБЩИЕ АСПЕКТЫ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК	6
1.1 Понятие международных воздушных перевозок	6
1.2 Классификация международных воздушных перевозок	13
ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ПРАВОВЫХ ОСНОВ РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК	21
2.1 Анализ правовых основ международных авиаперевозок в Российской Федерации	21
2.2 Общая характеристика договора международных воздушных перевозок пассажиров и багажа	30
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	39
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	42

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ АСПЕКТЫ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

1.1 Понятие международных воздушных перевозок

Воздушные перевозки грузов, пассажиров и багажа регулируются международным частным правом как в соответствии с национальным законодательством, так и в соответствии с международными договорами. В то же время международный характер таких перевозок (т.е. наличие «ино-странного элемента») определяет большую роль международных межправительственных и неправительственных организаций в унификации правовых норм и технических стандартов перевозки грузов, пассажиров и багажа на межгосударственных воздушных перевозках [12].

По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), российский авиаперевозчик занимает девятое место в мире по грузообороту. Нормативно-правовая база, регулирующая авиаперевозки грузов в Российской Федерации, включает более 50 документов и около 30 стандартов. Новый Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 2001 г., содержащий отдельную главу о воздушном транспорте и главу о международных полетах воздушного судна, а также постановление Правительства Российской Федерации от 28 марта № 527 «О мерах по организации международных полетов» имеют первостепенное значение для правового регулирования международных воздушных перевозок.

Важнейшим международным соглашением в области авиаперевозок грузов, пассажиров и багажа является Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил международных авиаперевозок. Воздушный кодекс Российской Федерации устанавливает, что внутренние перевозки - это воздушные перевозки, при которых точка взлета, назначения и все точки посадки находятся на территории Российской Федерации. Международные воздушные перевозки - это воздушные перевозки, при которых пункт отправления и пункт назначения находятся:

- соответственно в двух государствах;
- на территории одного государства, если есть пункт посадки (высадки) на территории другого государства.

В соответствии с действующим Воздушным кодексом Российской Федерации перевозчиком является оператор, имеющий лицензию на осуществление воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки. При осуществлении воздушных перевозок авиакомпании обязаны соблюдать общие правила перевозки пассажиров, багажа и грузов, а также требования к обслуживанию пассажиров, отправителей и получателей, изложенные в Федеральных авиационных правилах (ФАП). В то же время авиакомпании имеют право устанавливать свои собственные

правила авиаперевозок, но эти правила не должны противоречить общим правилам авиаперевозок и мешать обслуживанию пассажиров, отправителей и получателей [15].

Правила перевозки авиапочтой должны быть согласованы со специально уполномоченным почтовым органом. В настоящее время международный воздушный транспорт является одним из важнейших средств международного сообщения. Его доля в общем объеме мировых авиаперевозок составляет более 50%. В настоящее время в международных воздушных перевозках задействовано более 470 авиакомпаний, более 250 из них являются международными регулярными перевозчиками. Более тысячи аэропортов по всему миру участвуют в обслуживании международных воздушных перевозок.

В период с 1975 по 1999 год среднегодовые темпы роста глобальных регулярных воздушных перевозок составляли около 7%, в то время как чисто международные перевозки развивались несколько быстрее и составляли около 8% в год.

Международные перевозки грузов в физическом объеме росли в среднем на 7,6% в год в течение десятилетия, в то время как физические перевозки грузов (брутто-тонно-километры) увеличивались на 9,5% в год. В 2004-2002 годах прогнозировалось, что наиболее вероятный годовой темп международных регулярных грузовых перевозок, выраженный в кубических метрах, составит в среднем 7,5%, с отклонениями до 9,5% и менее 5,5% в год. Ожидается, что рост грузовых перевозок по количеству перевезенных тонн будет ниже показателей объема в тонно-километрах, что обусловлено продолжающимся увеличением средней дальности.

Предполагается, что международные грузовые перевозки будут осуществляться быстрее, чем внутренние. Это связано с предшествующим ростом внешней торговли и относится к коммерческим и промышленным товарам и другим товарам, которые можно перевозить воздушным транспортом. В то же время темпы роста авиаперевозок опережают темпы роста внешней торговли. К 2004 году оборот авиаперевозок превысил 100 миллиардов ткм, из которых международные грузовые километры регулярных перевозок составляют 70 миллиардов ткм. Важность воздушного транспорта в трансокеанских и трансконтинентальных перевозках будет особенно возрастать [15].

Перспективы развития международных авиаперевозок во многом зависят от общего состояния мирового рынка, развития международного разделения труда, научно-технического прогресса в авиационной технике и необходимой инфраструктуры для оказания услуг по перевозке грузов. Вторым перспективным направлением развития международных авиаперевозок является контейнеризация, которая стала возможной благодаря созданию широкофюзеляжных грузовых самолетов, способных перевозить большое количество стандартных контейнеров.

По данным Международной организации гражданской авиации, в 2004 году более 80% всех грузовых авиаперевозок осуществлялось в контейнерах. Специализированные грузовые самолеты выполняют более 50% грузовых перевозок. Предполагается, что принципы перевозки грузов насыпными грузами, на поддонах и в нестандартных контейнерах в указанный период должны уступить место принципу «интермодальных», т.е. перевозки в стандартных 20-футовых контейнерах, отвечающих требованиям Международной организации по стандартизации (ISO). Эти контейнеры могут использоваться всеми видами транспорта, что расширяет возможности смешанных грузовых перевозок. Скорость доставки контейнеров с грузом воздушным, автомобильным, железнодорожным и морским транспортом при смешанных перевозках увеличивается в среднем в шесть раз по сравнению с различными перевозками альтернативными видами транспорта.

Наибольшая доля регулярных международных перевозок приходится на рынки Северной Атлантики и Транстихоокеанского региона. Всех основных участников международного экономического сотрудничества в области воздушного транспорта можно разделить на группы: государства в лице своих правительств и авиационных администраций, авиакомпании и перевозчики, воздушные порты, туристические агентства и другие представители авиакомпаний, осуществляющих продажу авиационных грузов, посреднические организации авиакомпаний и аэропортов для обслуживания воздушных судов, пассажиров и грузоотправителей. Глобальная сеть международных рейсов в настоящее время охватывает несколько географических регионов и более 150 стран по всему миру. Таким образом, международное экономическое сотрудничество осуществляется на нескольких уровнях, которые можно разделить следующим образом: глобальном, региональном, межправительственном и национальном [15].

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Российской Федерации. Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. // СПС

Консультант Плюс.

2. Договор по открытому небу от 4 марта 2001 г. // СПС Консультант Плюс.

3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ // СПС Консультант Плюс.

4. Федеральный закон «О международных договорах Российской Федерации» от 15 июля 1999 г. // СПС Консультант Плюс.

5. Федеральный закон от 08.01.1998 N 10-ФЗ (ред. от 23.07.2010) «О государственном регулировании развития авиации» // СПС Консультант Плюс.

6. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 2001 // СПС Консультант Плюс.

7. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 N 60-ФЗ // СПС Консультант Плюс.

8. Венская конвенция о праве международных договоров от 23 мая 1969 г. // СПС Консультант Плюс.

9. Авчинкин Д.В. Международные перевозки. – М., Амалфея, 2012.

10. Глебов И.Н., Жданов Ю.Н. Международное право. Альбом схем. М., 2002

11. Додонов В.Н., Панов В.П., Румянцев О.Г. Международное право. Словарь-справочник. /Под общей редакцией акад. МАИ, д.ю.н. В.Н.Трофимова. - М., 2001.

12. Ерпылева Н.Ю. Международное частное право: учебник. Юрайт, 2011.

13. Звеков В.П. Международное частное право. Курс лекций. – М.: Инфра-М, 2003.

14. Комментарий к Федеральному закону «О международных договорах Российской Федерации» /Отв. Ред. В.П. Звеков, Б.И. Осминин. М., 2000.

15. Лукашук И.И. Международное право. Общая и Особенная часть. М. -БЕК., 2003.

16. Лукашук И.И. Структура и форма международных договоров. - Саратов, 1960.

17. Международное право в документах, М. 2001.

18. Международное право. Учебник для вузов. Ответственные редакторы - проф. Г.В. Игнатенко и проф. О.И. Тиунов. - М.: Издательская группа НОРМА-ИНФРА-м, 2003.

19. Международное право. Учебник. Под. редакцией Ю.М.Колосова.

20. Мезенцев А.В. Современные международно-правовые вопросы управления воздушным движением // Московский журнал международно-го права. 2001.№2.

21. Николаев Д.С. Транспорт в международных экономических отношениях. - М., 1984.

22. Сухова Л.Ф. Транспортное обслуживание международных экономических связей. - Алматы: Казак университет, 2002.

23. Талалаев А.Н. Право международных договоров: общие вопросы. - М., 1997

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kursovaya-rabota/423873>