

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/gotovye-raboty/kursovaya-rabota/391438>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Право

ВВЕДЕНИЕ 3

1. Общая характеристика страхования воздушного судна 6

1.1 История развития страхования воздушного судна как имущества 6

1.2 Воздушное судно - как объект имущественных отношений 7

1.3 Договор страхования воздушного судна (субъект, условия и порядок заключения) 10

1.4 Некоммерческие и коммерческие риски страхования воздушного судна 11

2. Анализ судебной практики страхования воздушного судна 15

2.1 Судебная практика страхования пилотируемого воздушного судна 15

2.2 Судебная практика страхования беспилотного летательного аппарата 16

2.3 Сравнительный анализ страхования воздушного судна как имущества в иностранных государствах 18

3. Проблемы реализации страхования воздушного судна как имущества и пути совершенствования законодательства 22

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 25

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 26

Актуальность темы исследования. Воздушный транспорт занимает особое место в мировой транспортной системе. К преимуществам воздушного транспорта относятся: быстрая доставка грузов и пассажиров, в том числе в районы с неразвитой транспортной инфраструктурой; низкие страховые премии, обусловленные коротким временем пребывания грузов в пути; широкий выбор альтернативных маршрутов; регулярность полетов; высочайшие стандарты обслуживания. Авиационное страхование является достаточно новым видом страхования. Причиной появления этого вида страхования является значительная стоимость воздушных судов и существенные риски, связанные с их эксплуатацией.

Авиационное страхование - это страхование рисков, связанных с эксплуатацией авиационной и космической техники. Покрытие включает страхование от повреждения или утраты самолетов, вертолетов и другой авиационной техники, страхование ответственности за причинение вреда здоровью и имуществу третьих лиц и пассажиров, страхование ответственности владельцев аэропортов и страхование от потери прибыли в связи с невозможностью эксплуатации средств воздушного транспорта в результате аварии. В классификации ЕС авиационное страхование - это страхование от убытков при производстве, использовании и эксплуатации авиатехники в результате аварий, повреждения или утраты воздушных судов или авиагрузов. Авиационное страхование включает также страхование ответственности за жизнь и здоровье пассажиров во время авиаперевозок, за утрату или повреждение багажа, страхование ответственности владельцев аэропортов и страхование от потери прибыли в связи с невозможностью эксплуатации воздушного судна в результате аварии.

Страхователями являются аэропорты, производители воздушных судов, авиакомпании, пилоты, инструкторы, эксплуатанты воздушных судов, находящиеся на территории аэропортов, перевозчики, использующие воздушные суда. Виды страхования охватывают различные виды страхования от убытков, возникающих в результате повреждения первичного имущества, такие как страхование каско воздушных судов, а также ответственность за причинение телесных повреждений третьим лицам, имущественную ответственность и возмещение медицинских расходов. Для России сектор авиационного страхования является очень новым и прибыльным и может гарантировать рост и развитие страхового бизнеса в стране. Объект исследования составляют общественные отношения, складывающиеся при исследовании страхования воздушного судна как объекта имущества.

Предметом исследования настоящей работы являются нормы воздушного права, регулирующие вопросы страхования воздушного судна как объекта имущества.

Целью исследования является анализ страхования воздушного судна как объекта имущества.

Для достижения поставленной цели были сформулированы следующие задачи:

1. рассмотреть историю развития страхования воздушного судна как имущества;
2. исследовать воздушное судно - как объект имущественных отношений;

3. проанализировать договор страхования воздушного судна (субъект, условия и порядок заключения);
4. рассмотреть некоммерческие и коммерческие риски страхования воздушного судна;
5. проанализировать судебную практику страхования пилотируемого воздушного судна;
6. рассмотреть судебную практику страхования беспилотного летательного аппарата;
7. сравнить страхования воздушного судна как имущества в иностранных государствах;
8. выявить проблемы реализации страхования воздушного судна как имущества и пути совершенствования законодательства.

Методологическая основа исследования. Методологическую основу исследования составили общенаучный диалектический метод познания, а также следующие общие, специальные и частные методы исследования: формально-юридический, системный, комплексный, нормативный.

Нормативную и эмпирическую базу исследования составили: зарубежное законодательство, Конституция РФ; законодательство в сфере воздушного права; и иные материалы юридической практики.

Теоретическая основа исследования. Теоретической основой исследования являются труды российских ученых по праву, такие как: Благодир А.Л., Михеева И.Е., Вайпан В.А., Краусова А., Матейка Я., Логвинова И.Л., Рахлис Т.П., Рубцова М., Трофимов С.В. и другие авторы.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что сформулированные в ней теоретические положения могут быть использованы в целях дальнейшего изучения и решения актуальных проблем страхования воздушного судна как объекта имущества.

Практическая значимость исследования состоит в том, что содержащиеся в ней положения, практические рекомендации могут быть в дальнейшем использованы при разработке целенаправленных и конкретных мер, направленных на совершенствовании страхования воздушного судна как объекта имущества.

Структура курсовой работы. Курсовая работа состоит из введения, трех глав основного текста, заключения, списка литературы.

1. Общая характеристика страхования воздушного судна

1.1 История развития страхования воздушного судна как имущества

Страхование впервые появилось много веков назад, в основном как страхование средств транспорта и перевозимых с его помощью грузов.

Страхование авиационных рисков было создано в Великобритании в 1919 году. Это стало возможным благодаря совместным усилиям ряда синдикатов Lloyd и Union of Canton. Страхование авиационных рисков осуществлялось через White Cross Insurance Agency. В 1931 году была образована компания British Aviation Insurance Agency, участниками которой были 7 крупных британских страховых компаний, в том числе - Union of Canton и Excess Insurance Company. Уже в 1935 году образовалась вторая британская авиационная страховая компания Aviation and General Insurance Company.

В 1934 году было создано первое общественное объединение авиационных страховщиков и перестраховщиков - Международный союз авиационных страховщиков (IUAI).

С расширением коммерческой авиации, началом серийного производства многоместных пассажирских и грузовых самолетов и увеличением количества регулярных рейсов авиационное страхование получило наибольшее развитие после Второй мировой войны. Изучая историю авиационной техники, можно заметить, что в ее развитии можно выделить четыре этапа. Аналогичные этапы можно проследить и в развитии авиационного страхования:

- до и в течение нескольких лет после Второй мировой войны развивалось страхование корпусов самолетов (каска) и страхование ответственности для самолетов с винтовым двигателем (при этом лимиты ответственности были достаточно низкими, в основном из-за небольших размеров и мощности самолетов);

- с середины 1950-х годов - страхование каска и ответственности для реактивных самолетов;

- с начала 1970-х годов: страхование крупных реактивных самолетов, таких как Boeing 747, Douglas DS10 и Airbus A-300, пассажироместимостью не более 500 человек, способных совершать прямые перелеты на расстояние 10 000 км и более;

- страхование рисков, связанных со сверхзвуковым реактивным авиалайнером Concorde.

В Российской Федерации авиация подразделяется на гражданскую авиацию, государственную авиацию, экспериментальную авиацию и авиацию общего назначения. Так называемая "бизнес-авиация" и гражданская "малая" авиация, получившая развитие в последние годы, фактически относятся к одной из этих четырех групп. В то же время гражданская авиация является определяющей (с точки зрения выплачиваемых премий). Сегодня на рынке наблюдаются такие тенденции, как замена парка воздушных судов, причем устаревшие советские самолеты заменяются в основном иностранными, дальнейшая

концентрация рынка грузовых и пассажирских коммерческих перевозок, изменения в действующем авиационном законодательстве, продолжающаяся реорганизация государственных органов, регулирующих авиационную деятельность. Российский рынок страхования авиационных рисков еще молод и недостаточно стабилен из-за постоянной конкуренции, хотя доходы от премий постоянно растут, чему также способствует концентрация рынка авиаперевозок.

Значительный вклад в дальнейшее развитие рынка авиационного страхования в Российской Федерации и повышение профессионального уровня его участников внесла Российская ассоциация авиационных и космических страховщиков (РААКС), членами которой сегодня являются практически 100% российских страховых компаний, занимающихся страхованием авиационных рисков.

Нормативные правовые акты:

1. Конвенция о международной гражданской авиации: Международное воздушное право. Книга 1. - М.: Наука, 1980. С.280-316. Электронный ресурс.
2. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный текст Конституции РФ с внесенными поправками от 14.03.2020 опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 04.07.2020.
3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 04.08.2023) // Собрание законодательства РФ, 24.03.1997, № 12, ст. 1383

Специальная литература:

4. Благодир А.Л., Михеева И.Е. Правовые проблемы страхования беспилотных транспортных средств // Право и экономика. 2022. № 4. С. 52 - 59.
5. Вайпан В.А. Создание новой правовой среды для цифрового развития транспорта // Право и экономика. 2021. № 9. С. 5 - 12.
6. Краусова А., Матейка Я. Автономные транспортные средства и данные о транспортных средствах в контексте автострахования // The Lawer Quarterly. Том 10. № 2 (2020). С. 153 - 169. TLQ 2.2020.
7. Логвинова И.Л. Транспортное страхование как защита имущественных интересов юридических и физических лиц // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2022. № 11. С. 74 - 80.
8. Рахлис, Т. П. Анализ рынка страхования гражданской ответственности владельцев средств воздушного транспорта в Российской Федерации / Т. П. Рахлис, Е. А. Костина // Актуальные вопросы современной экономики. - 2020. - № 4. - С. 525-532.
9. Рубцова М. Надзор за исполнением законодательства при использовании воздушного пространства владельцами беспилотных летательных аппаратов // Законность. 2018. № 11.
10. Трофимов С.В. Правовое регулирование использования воздушных судов гражданской авиации. Иркутск: БГУ. 2018. 210 с.

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/gotovye-raboty/kursovaya-rabota/391438>