


УТВЕРЖДАЮ  
Проректор по учебной работе  
 А.И. Ковалева  
«22» октября 2018 г.

**РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ**  
**«ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО»**  
**Б1.В.ДВ.1.1**

**Направление подготовки – 40.03.01 «Юриспруденция»**

**Профиль подготовки – «Юридический бизнес, услуги и деятельность  
корпоративного юриста»**

**Квалификация выпускника – бакалавр**

**Форма обучения – очная, очно-заочная, заочная**

Кафедра гражданского и предпринимательского права

Рабочая программа дисциплины «Транспортное право» составлена в соответствии с требованиями ФГОС ВО по направлению 40.03.01 «Юриспруденция» и рабочими учебными планами, утвержденными ректором АНО ВО «Московский гуманитарный университет».

**Автор:** Стрельникова И. А. – к.ю.н., доцент, доцент кафедры гражданского и предпринимательского права АНО ВО «Московский гуманитарный университет»

**Эксперты:** Сошникова Т. А. – д.ю.н., профессор, заведующий кафедрой гражданского процесса и социальных отраслей права АНО ВО «Московский гуманитарный университет»

Карпов Е.А. – к.ю.н., доцент Высшей школы бизнеса, менеджмента и права ФГБОУ ВО Российский государственный университет туризма и сервиса.

#### **ОБСУЖДЕНО**

на заседании кафедры гражданского и предпринимательского права  
«02» октября 2018 г., протокол №2.

#### **ОДОБРЕНО**

Методической комиссией юридического факультета  
«12» октября 2018 г., протокол №1.

## **Цели освоения дисциплины**

Изучение транспортного законодательства, практики его применения, современных научных знаний в области транспортного права является важным элементом подготовки квалифицированных бакалавров в области юриспруденции в современных условиях. Актуальность дисциплины «Транспортное право» обусловлена формированием рыночных отношений в современной экономике России, в том числе, в сфере транспорта, а также проводимым в настоящее время в нашей стране реформированием транспорта, а также обновлением и совершенствованием транспортного законодательства.

Данная дисциплина играет значимую роль в формировании у будущего бакалавра фундаментальных правовых позиций по вопросам правового регулирования общественных отношений, складывающихся в связи с использованием транспортных средств, и направлена на формирование следующих универсальных компетенций:

- расширение и систематизацию познаний в области правового регулирования общественных отношений, складывающихся в транспортной сфере деятельности;
- развитие практических навыков по правовому сопровождению транспортных договоров.

Целью учебной дисциплины является достижение понимания учащимися природы и сущности транспортных правоотношений, формирование у будущих бакалавров системы знаний в области их правового регулирования, навыков и умений в решении задач.

Задачами учебной дисциплины «Транспортное право» являются:

- освоение общих положений транспортного законодательства и освещение гражданско-правового регулирования отношений, связанных с деятельностью транспорта;
- развитие способностей анализировать действующие нормы транспортного законодательства, обобщать правоприменительную практику;
- выработка навыков правильного применения законов и иных нормативно-правовых актов, регулирующих многочисленные общественные отношения, складывающиеся в сфере деятельности транспорта;
- правовое воспитание в сфере профессиональной деятельности.

Особенностью данной дисциплины является то, что источниками правового регулирования транспортных правоотношений наряду со специальными законами и подзаконными нормативными актами являются специальные кодексы в зависимости от вида транспорта, а также международные нормативно-правовые акты. Изучение дополнительной литературы позволит бакалавру расширить и углубить свои знания по дисциплине.

## **2. Место дисциплины в структуре ОПОП бакалавриата**

Дисциплина «Транспортное право» относится к дисциплинам по выбору вариативной части блока Б1 «Дисциплины (модули)» по направлению подготовки 40.03.01 «Юриспруденция». Место учебной дисциплины в профессиональной подготовке выпускника: профессиональная деятельность юриста не-

возможна без знаний норм и институтов транспортного права, что позволит понять правовую природу экономических категорий и разобраться в сути экономических явлений в транспортной отрасли народного хозяйства с учетом их правовых характеристик. Знания в области гражданско-правового регулирования общественных отношений, складывающихся в сфере деятельности транспорта, позволяют бакалавру в сфере юриспруденции понять правовую природу экономических категорий и разобраться в сути экономических явлений с учетом их правовых характеристик.

Для успешного освоения дисциплины «Транспортное право» обучающийся должен в ходе изучения дисциплины «Гражданское право», которая преподается на предыдущих курсах, овладеть понятийным аппаратом, являющимся основой для дальнейшего изучения дисциплин бакалавриата.

Программа предусматривает изучение обучающимися основ транспортного права в неразрывной связи со смежными учебными дисциплинами «Конституционное право», «Гражданское право», «Теория государства и права», «Коммерческое право», «Международное частное право». С учетом частноправовой направленности курса учебная дисциплина «Транспортное право» нацелена, прежде всего, на изучение обязательно-правовых отношений в сфере транспорта.

Приобретенные в результате освоения указанной дисциплины знания, умения и навыки будущий бакалавр сможет применить в своей практической деятельности.

### **3. Компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины «Транспортное право»**

В данном разделе содержится описание перечня планируемых результатов обучения по дисциплине «Транспортное право», соотнесенных с планируемыми результатами освоения образовательной программы.

Освоение дисциплины направлено на формирование следующих компетенций:

– способность применять нормативные правовые акты, реализовывать нормы материального и процессуального права в профессиональной деятельности **(ПК-5)**;

– способность юридически правильно квалифицировать факты и обстоятельства **(ПК-6)**;

– способность давать квалифицированные юридические заключения и консультации в конкретных видах юридической деятельности **(ПК - 16)**.

В результате освоения учебной дисциплины обучающийся должен:

#### **Знать:**

- понятийный аппарат транспортного права;
- сущность и содержание основных институтов транспортного права;
- специфику ответственности перевозчика.

#### **Уметь:**

- уметь логически мыслить, ясно и последовательно излагать свои мысли

в письменной и устной речи;

– уметь анализировать социальные и политические процессы и явления и определять их влияние на формирование и развитие права;

– уметь работать с нормативными источниками права, а также учебной и научной литературой в целях точного и правильного решения поставленных задач;

– уметь четко определять суть поставленных задач, предлагать аргументированные, точные и краткие ответы по существу поставленной задачи.

#### **Владеть:**

– владеть культурой мышления и общения, как в профессиональной среде, так и в повседневной жизни, способностью к поиску, отбору, обобщению, анализу информации и ее рациональному восприятию, постановке цели и выбору путей ее достижения;

– владеть навыками и способами принятия и обоснования правовых решений в профессиональной деятельности и повседневной жизни, руководствуясь высокими нравственными качествами и профессионализмом.

### **4. Структура и содержание дисциплины**

Общая трудоемкость дисциплины составляет 2 зачетные единицы, 72 часа.

#### **4.1. Структура дисциплины**

Структура дисциплины для очной формы обучения

Вид учебной работы	Всего часов	Трудоемкость по семестрам
		7 час.
<b>Аудиторные занятия (всего)</b>	<b>36</b>	<b>36</b>
Занятия лекционного типа	18	18
Занятия семинарского типа (практич., семин., лаборат. и др.)	18	18
<b>Самостоятельная работа (всего)</b>	<b>36</b>	<b>36</b>
Вид промежуточной аттестации (зачет, экзамен)		<i>Зачет</i>

Структура дисциплины для очно-заочной формы обучения

Вид учебной работы	Всего часов	Трудоемкость по семестрам
		9 час.
<b>Аудиторные занятия (всего)</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
Занятия лекционного типа	8	8
Занятия семинарского типа (практич., семин., лаборат. и др.)	12	12
<b>Самостоятельная работа (всего)</b>	<b>52</b>	<b>52</b>
Вид промежуточной аттестации (зачет, экзамен)		<i>Зачет</i>

## Структура дисциплины для заочной формы обучения

Вид учебной работы	Всего часов	Трудоемкость по семестрам
		9
		час.
<b>Аудиторные занятия (всего)</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
Занятия лекционного типа	6	6
Занятия семинарского типа (практич., семин., лаборат. и др.)	6	6
<b>Самостоятельная работа (всего)</b>	<b>60</b>	<b>60</b>
Вид промежуточной аттестации (зачет, экзамен)		<i>Зачет</i>

## 4.2. Учебно-тематический план дисциплины

### Очная форма обучения

Номер раздела	Наименование раздела/темы	Часов по учебной(рабочей) программе					Самостоятельная работа обучающегося	Отрабатываемые компетенции
		Всего в уч. плане по разделу /теме	Аудиторная работа			Самостоятельная работа обучающегося		
			Всего	в том числе				
				Лекции (всего/интеракт.)	Практич. занятия (всего/интеракт.)			
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	
1	ТЕМА 1. Понятие и источники транспортного права.	8	4	2	2	4	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
2	ТЕМА 2. Общие положения о перевозке.	8	4	2	2	4	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
3	ТЕМА 3. Претензии и иски по перевозкам.	8	4	2	2	4	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
4	ТЕМА 4. Морское транспортное право.	8	4	2	2	4	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
5	ТЕМА 5. Договор морской перевозки груза.	8	4	2	2	4	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
6	ТЕМА 6. Воздушное транспортное право	8	4	2	2	4	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	

7	ТЕМА 7. Железнодорожное транспортное право.	8	4	2	2	4	ПК-5, ПК-6, ПК - 16
8	ТЕМА 8. Автотранспортное право.	8	4	2	2	4	ПК-5, ПК-6, ПК - 16
9	ТЕМА 9. Внутренневодное транспортное право.	8	4	2	2	4	ПК-5, ПК-6, ПК - 16
<b>Итого:</b>		<b>72</b>	<b>36</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>36</b>	<b>зачет</b>

*Очно-заочная форма обучения*

Номер раздела	Наименование раздела/темы	Часов по учебной(рабочей) программе					Отрабатываемые компетенции
		Всего в уч. плане по разделу /теме	Аудиторная работа			Самостоятельная работа обучающегося	
			Всего	в том числе			
				Лекции (всего/интеракт.)	Практич. занятия (всего/интеракт.)		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	ТЕМА 1. Понятие и источники транспортного права.	7	2	1	1	5	ПК-5, ПК-6, ПК - 16
2	ТЕМА 2. Общие положения о перевозке.	7	2	1	1	5	ПК-5, ПК-6, ПК - 16
3	ТЕМА 3. Претензии и иски по перевозкам.	9	3	1	2	6	ПК-5, ПК-6, ПК - 16
4	ТЕМА 4. Морское транспортное право.	8	2	1	1	6	ПК-5, ПК-6, ПК - 16
5	ТЕМА 5. Договор морской перевозки груза.	8	2	-	2	6	ПК-5, ПК-6, ПК - 16
6	ТЕМА 6. Воздушное транспортное право	9	3	1	2	6	ПК-5, ПК-6, ПК - 16
7	ТЕМА 7. Железнодорожное транспортное право.	8	2	1	1	6	ПК-5, ПК-6, ПК - 16
8	ТЕМА 8. Автотранспортное право.	8	2	1	1	6	ПК-5, ПК-6,

							ПК - 16
9	ТЕМА 9. Внутренневодное транспортное право.	8	2	1	1	6	ПК-5, ПК-6, ПК - 16
	<b>Итого:</b>	<b>72</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>52</b>	<b>зачет</b>

*Заочная форма обучения*

Номер раздела	Наименование раздела/темы	Часов по учебной(рабочей) программе					Самостоятельная работа обучающегося	Отрабатываемые компетенции
		Всего в уч. плане по разделу /теме	Аудиторная работа					
			Всего	Лекции (всего/интеракт.)	Практич. занятия (всего/интеракт.)			
1	2	3	4	5	6	7	8	
1	ТЕМА 1. Понятие и источники транспортного права.	7	1	1	-	6	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
2	ТЕМА 2. Общие положения о перевозке.	7	1	1	-	6	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
3	ТЕМА 3. Претензии и иски по перевозкам.	8	2	1	1	6	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
4	ТЕМА 4. Морское транспортное право.	10	2	1	1	8	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
5	ТЕМА 5. Договор морской перевозки груза.	7	1	-	1	6	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
6	ТЕМА 6. Воздушное транспортное право	10	2	1	1	8	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
7	ТЕМА 7. Железнодорожное транспортное право.	10	2	1	1	8	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
8	ТЕМА 8. Автотранспортное право.	7	1	-	1	6	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
9	ТЕМА 9. Внутренневодное транспортное право.	6	-	-	-	6	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	
	<b>Итого:</b>	<b>72</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>60</b>	<b>зачет</b>	



### **4.3. Содержание дисциплины**

#### **ТЕМА 1. Понятие и источники транспортного права.**

##### Лекция

История зарождения и развития правового регулирования общественных отношений, складывающихся в сфере деятельности транспорта. Предмет и метод регулирования транспортного права, принципы транспортного права. Место транспортного права в системе права России. Объединение в рамках транспортного права норм различных отраслей права.

Источники транспортного права. Основные международные конвенции в сфере деятельности транспорта.

##### Самостоятельная работа

Работа с литературой; подготовка сообщений к выступлению на семинаре; подготовка рефератов, докладов.

##### Семинарское занятие по теме 1.

1. Эволюция понятия транспортного права.
2. Концепции транспортного права.
3. Предмет и метод правового регулирования транспортного права.
4. Возникновение и развитие правового регулирования общественных отношений, складывающихся в сфере деятельности транспорта, в России.
5. Специфика источников транспортного права.
6. Общая характеристика транспортных конвенций.

Доклад: «Транспортное законодательство стран Европы и США»; «Обычаи как источники транспортного права».

#### **ТЕМА 2. Общие положения о перевозке.**

##### Лекция

Транспортные уставы и кодексы, как важнейшие нормативные акты, регулирующие отношения по перевозке. Виды договора перевозки - договор перевозки пассажира, договор линейной перевозки груза, договор фрахтования. Перевозка транспортом общего пользования. Договоры об организации перевозки.

##### Самостоятельная работа

Работа с литературой; подготовка сообщений к выступлению на семинаре; подготовка рефератов, докладов.

##### Семинарское занятие по теме 2.

1. Виды договоров перевозки.
2. Правовая характеристика реального договора перевозки груза.
3. Правовая характеристика договора фрахтования.
4. Специфика пассажирских перевозок.
5. Особенности ответственности перевозчика по договору перевозки.

#### **ТЕМА 3. Претензии и иски по перевозкам.**

##### Лекция

Обязательность соблюдения претензионного порядка по требованиям к перевозчику груза, пассажиров и багажа. Отсутствие сроков для предъявления претензии к перевозчику груза. Возможность предъявления иска перевозчиком к другим участникам перевозки без предъявления претензии. Сроки предъявления претензии к перевозчику перевозки пассажира и багажа. Сроки исковой

давности по требованиям из перевозки груза и перевозки пассажира и багажа.

#### Самостоятельная работа

Работа с литературой; подготовка сообщений к выступлению на семинаре; подготовка рефератов, докладов.

#### Семинарское занятие по теме 3.

1. Понятие и виды претензионного порядка урегулирования споров.
2. Порядок и срок предъявления претензии на различных видах транспорта.
3. Специфика исковой давности из договора перевозки и порядок ее исчисления на различных видах транспорта.

### **ТЕМА 4. Морское транспортное право.**

#### Лекция

Понятие морского транспортного права. Место морского права в системе российского права и его соотношение с другими отраслями права. Особенности отношений, регулируемых морским правом. Источники морского права.

#### Самостоятельная работа

Работа с литературой; подготовка сообщений к выступлению на семинаре; подготовка рефератов, докладов.

#### Семинарское занятие по теме 4.

1. Понятие морского права.
2. Особенности отношений, регулируемых морским правом.
3. Источники морского права.
4. Специфика морских транспортных конвенций.
5. Обычай морских торговых портов.

### **ТЕМА 5. Договор морской перевозки груза.**

#### Лекция

Понятие договора морской перевозки, его правовая природа, отличие от смежных договоров. Виды договора морской перевозки груза – договор фрахтования судна (чартер) и договор перевозки груза по линейному коносаменту.

Чартер и коносамент: понятие, реквизиты, функции каждого из документов, соотношение их условий.

Стороны договора морской перевозки груза. Субъекты, не относящиеся к сторонам договора. Структура отношений возникающих из договора морской перевозки груза.

Мореходное состояние судна: понятие, требования, предъявляемые к мореходности. Ответственность за немореходность судна. Навигационная ошибка морского перевозчика. Ее отличие от коммерческой ошибки.

Общая авария как институт морского права. Признаки общей аварии. Распределение общеварийных убытков и пожертвований. Отличие от частной аварии.

Тайм-чартер и бербоут-чартер как договоры аренды морского судна: понятие и различия между ними. Права и обязанности сторон. Распределение расходов по эксплуатации судна по договорам. Права на заключение договоров перевозки груза и пассажиров и договоров субаренды. Ответственность за несохранность груза. Формы несохранности груза.

### Самостоятельная работа

Работа с литературой; подготовка сообщений к выступлению на семинаре; подготовка рефератов, докладов.

### Семинарское занятие по теме 5.

1. Договор морской перевозки груза.

1. Виды договора морской перевозки груза. Трамповое и линейное судоходство. Чартер и коносамент.

2. Стороны договора морской перевозки груза.

3. Правовое положение грузополучателя в договоре морской перевозки груза.

4. Обязанности сторон по договору морской перевозки груза.

5. Мореходное состояние судна. Его понятие. Момент приведения судна в мореходное состояние.

6. Круг лиц, отвечающих за мореходное состояние.

7. Ответственность за немореходное состояние судна.

8. Понятие навигационной ошибки и ее влияние на ответственность мореходного перевозчика.

9. Коммерческая ошибка. Ее отличия от навигационной.

10. Принципы ответственности морского перевозчика за несохранность груза. Распределение бремени доказывания по спорам о несохранности груза.

11. Освобождение морского перевозчика от ответственности за несохранность груза.

12. Ограничение ответственности морского перевозчика за несохранность груза.

Доклад: «Понятие договора фрахтования судна на время (тайм-чартер)»; «Понятие общей и частной аварий».

## **ТЕМА 6. Воздушное транспортное право.**

### Лекция

Понятие воздушного транспортного права. Использование авиации в гражданско-правовых целях. Источники воздушного права.

Договор воздушной перевозки пассажира и багажа. Ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира.

Договор воздушной перевозки груза. Понятие и форма договора. Ответственность за несохранность груза. Договор фрахтования (чартер) при воздушной перевозке груза. Его отличие от морского чартера.

Договор воздушной перевозки почты.

### Самостоятельная работа

Работа с литературой; подготовка сообщений к выступлению на семинаре; подготовка рефератов, докладов.

### Семинарское занятие по теме 6.

1. Понятие воздушного права.

2. Источники воздушного права.

3. Понятие договора перевозки пассажира и багажа по воздушному праву.

4. Обязанности сторон договора перевозчика пассажиров и багажа по воз-

душному праву.

5. Взаимная ответственность перевозчика и пассажира по договору воздушной перевозки.

6. Ограничение ответственности воздушного перевозчика за несохранность багажа и личной клади.

7. Понятие договора воздушной перевозки груза или почты.

8. Ответственность перевозчика и отправителя в преддоговорной стадии воздушной перевозки груза или почты.

9. Ответственность воздушного перевозчика за несохранность груза или почты.

10. Ответственность воздушного перевозчика за перевозку при доставке груза или почты.

Доклад: «Чартер по воздушному праву. Его понятие и правовая природа».

Решение задач.

## **ТЕМА 7. Железнодорожное транспортное право.**

### Лекция

Источники правового регулирования отношений, возникающих из деятельности железнодорожного транспорта. Реформа на железнодорожном транспорте. Новые законы о деятельности железнодорожного транспорта. Общая характеристика Устава железнодорожного транспорта РФ. Владелец инфраструктуры. Правовая характеристика договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Обязанности грузоотправителя и железной дороги по предъявлению груза и подаче транспортных средств. Ответственность за нарушение указанных обязанностей. Ответственность за несоблюдение сроков доставки груза, пассажира и багажа.

Договоры железнодорожной перевозки груза. Ответственность железной дороги за несохранность груза. Распределение обязанностей по доказыванию по спорам, связанным с несохранностью грузов.

### Самостоятельная работа

Работа с литературой; подготовка сообщений к выступлению на семинаре; подготовка рефератов, докладов.

### Семинарское занятие по теме 7.

1. Источники правового регулирования отношений, возникающих из деятельности железнодорожного транспорта.

2. Договор железнодорожной перевозки груза. Форма договора.

3. Договор об организации железнодорожной перевозки груза.

4. Обязанности железнодорожного перевозчика груза и отправителя, предшествующие перевозке. Договор о предъявлении груза и подаче транспортного средства.

5. Сроки доставки железнодорожным перевозчиком груза, пассажира, багажа. Ответственность за нарушение таких сроков.

6. Провозная плата за железнодорожные перевозки грузов, пассажира, багажа.

7. Ответственность перевозчика и отправителя за неподачу транспортных средств и грузов при железнодорожной перевозке грузов.

8. Ответственность перевозчика за несохранность груза при железнодорожных перевозках.

Доклад: «Реформа на железнодорожном транспорте»; «Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, его соотношение с договором перевозки груза».

## **ТЕМА 8. Автотранспортное право.**

### Лекция

Понятие и источники автотранспортного права. Новый Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: достоинства и недостатки.

Договор автомобильной перевозки груза. Форма договора. Ответственность автоперевозчика за несохранность груза. Договор фрахтования на автомобильном транспорте.

Договор автомобильной перевозки пассажиров и его багажа. Форма договора. Права и обязанности сторон договора. Ответственность сторон за нарушение обязанностей по договору. Договор фрахтования легкового такси.

### Самостоятельная работа

Работа с литературой; подготовка сообщений к выступлению на семинаре; подготовка рефератов, докладов.

### Семинарское занятие по теме 8.

1. Правовые акты. Регулирующие отношения лиц, участвующих в автомобильных перевозках. Лицензирование деятельности, связанной с автомобильным транспортом.

2. Договор об организации автомобильных перевозок грузов.

3. Характеристика нового Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, его достоинства и недостатки.

4. Обязанности перевозчика и грузоотправителя по подаче транспортных средств и предъявлению груза при автоперевозке.

5. Ответственность за неподачу транспортных средств и непредъявление груза при автоперевозке.

6. Ответственность перевозчика за несвоевременную подачу автомашин.

7. Формы договора автомобильной перевозки груза. Договор фрахтования на автомобильном транспорте.

8. Договор перевозки пассажира, его разновидности.

9. Условия договора автомобильной перевозки, относящиеся к транспортному средству и к грузу.

10. Основные международные конвенции, регулирующие общественные отношения в сфере деятельности транспорта, их характеристика.

11. Ответственность перевозчика за несохранность груза и несвоевременность его доставки при автоперевозке.

12. Ограничение ответственности перевозчика за груз при автоперевозке.

Доклад: «Договор фрахтования легкового такси»; «Платные автомобильные дороги: специфика правового регулирования».

## ТЕМА 9. Внутренневодное транспортное право.

### Лекция

Понятие и источники внутренневодного права. Договор внутренневодной перевозки грузов и пассажиров. Форма договора и обязанность лицензирования деятельности по перевозке груза и пассажиров по внутренним водным путям.

Ответственность за несоблюдение сроков поставки грузов и пассажиров. Ответственность перевозчика за несохранность груза и за причинение вреда жизни и здоровью пассажира при внутренневодной перевозке.

### Самостоятельная работа

Работа с литературой; подготовка сообщений к выступлению на семинаре; подготовка рефератов, докладов.

### Семинарское занятие по теме 9.

1. Правовые акты, регулирующие отношения по внутренним водным перевозкам.
2. Порядок регулирования предъявления груза и подачи транспортных средств при внутренних водных перевозках.
3. Понятие договора внутренней водной перевозки груза.
4. Форма договора внутренней водной перевозки груза.
5. Права и обязанности сторон по договору внутренней водной перевозки груза.
6. Предъявление груза к перевозке по договору внутренней водной перевозки груза.
7. Обязанности сторон по погрузке и выгрузке при внутренней водной перевозке груза.
8. Ответственность грузовладельца за простой судов под грузовыми операциями при внутренней водной перевозке груза.
9. Выдача груза получателю при внутренней водной перевозке груза.
10. Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение груза при внутренней водной перевозке груза.
11. Размер ответственности перевозчика за утрату и повреждение груза при внутренней водной перевозке груза.
12. Ответственность перевозчика за просрочку в доставке груза при внутренней водной перевозке груза.

**5. Оценочные средства для контроля успеваемости, промежуточной и итоговой аттестации по итогам освоения дисциплины и учебно- методическое обеспечение самостоятельной работы обучающихся**

**5.1. Перечень компетенций с указанием этапов их формирования в процессе освоения ОПОП**

**Компетенции, закреплённые за дисциплиной:**

*а) профессиональные компетенции:*

**ПК-5** - способность применять нормативные правовые акты, реализовывать нормы материального и процессуального права в профессиональной деятельности.

В процессе овладения данной компетенцией, обучающийся должен:

**Знать:** транспортные уставы и кодексы, как важнейшие нормативные акты, регулирующие отношения по перевозке; виды договора перевозки - договор перевозки пассажира, договор линейной перевозки груза, договор фрахтования; обязательность соблюдения претензионного порядка по требованиям к перевозчику груза, пассажиров и багажа; возможности предъявления иска перевозчика к другим участникам перевозки без предъявления претензии. - сроки предъявления претензии к перевозчику перевозки пассажира и багаж; сроки исковой давности по требованиям из перевозки груза и перевозки пассажира и багажа.

**Уметь:** анализировать социальные и политические процессы и явления в государстве и обществе, определять их влияние на формирование и развитие транспортного права; применять нормы транспортного права при решении казусов, логично и грамотно излагать правовую позицию по конкретному казусу; анализировать транспортные договоры на предмет соответствия их действующему законодательству.

**Владеть:** навыками составления претензий и транспортных договоров, юридической терминологией, техникой и методикой работы с источниками транспортного права; культурой мышления и общения, как в профессиональной среде, так и в повседневной жизни, способностью к поиску, отбору, обобщению, анализу информации и ее рациональному восприятию, постановке цели и выбору путей ее достижения; навыками и способами принятия и обоснования правовых решений в профессиональной деятельности и повседневной жизни, руководствуясь высокими нравственными качествами и профессионализмом.

**ПК-6** - способность юридически правильно квалифицировать факты и обстоятельства.

В процессе овладения данной компетенцией, обучающийся должен:

**Знать:** понятие и значение транспортного права и транспортных отношений, виды транспорта и договоров перевозки, особенности перевозки на различных видах транспорта; особенности ответственности перевозчиков и отправителей, содержание прав пассажиров.

**Уметь:** определить значение существенных условий договоров в области транспорта, раскрыть характер транспортных отношений; применять нормы транспортного права при решении казусов, логично и грамотно излагать правовую позицию по конкретному казусу.

**Владеть:** навыками сравнительного анализа различных транспортных обязательств; навыками и способами принятия и обоснования правовых решений в профессиональной деятельности и повседневной жизни, руководствуясь высокими нравственными качествами и профессионализмом; системой самостоятельного поиска нормативных правовых актов, материалов судебной практики, используя справочно-правовые системы Консультант Плюс и другие, а также Интернет-ресурсы; доктринальной правоприменительной информацией относительно разрешения коллизионных и проблемных вопросов в транспортном праве.

**ПК-16** - способность давать квалифицированные юридические заключения

и консультации в конкретных видах юридической деятельности

В процессе овладения данной компетенцией, обучающийся должен:

**Знать:** понятие и значение транспортных отношений, виды источников транспортного права, виды конвенций по транспортному праву, виды транспорта, особенности перевозки на разных видах транспорта, особенности ответственности перевозчика на разных видах транспорта.

**Уметь:** анализировать социальные и политические процессы и явления в транспортном праве и обществе, определять их влияние на формирование и развитие транспортного права.

**Владеть:** способностью определить конкретный договор перевозки; навыками анализа норм права, оценки с научных позиций правовых явлений современности, применения полученных знаний в последующей практической деятельности.

**Схема фонда оценочных средств промежуточной аттестации дисциплины, отражающая этапы формирования компетенций, проводимой в форме зачета**

№ п/п	Раздел рабочей программы дисциплины	Контролируемые компетенции (или их части)	Оценочное средство (№ тестового задания** или № экз. вопроса, или № др. вида оценочного материала)
1	ТЕМА 1. Понятие и источники транспортного права.	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	Тестовые задания к теме 1. Практ. Зад. – тема № 1 Вопр. к зачету № 1-2.
2	ТЕМА 2. Общие положения о перевозке.	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	Темы контр. раб., эссе № 22-23. Тестовые задания к теме 2. Практ. Зад. – тема № 2 Вопр. к зачету.: № 13-18.
3	ТЕМА 3. Претензии и иски по перевозкам.	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	Темы контр. раб., эссе № 29-30. Тестовые задания к теме 3. Практ. Зад. – тема № 3 Вопр. к зачету № 19,33,67,83.
4	ТЕМА 4. Морское транспортное право.	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	Темы контр. раб., эссе № 3-5. Тестовые задания к теме 4. Практ. Зад. – тема № 4 Вопр. к зачету № 9-12
5	ТЕМА 5. Договор морской перевозки груза.	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	Темы контр. раб., эссе № 6-9. Тестовые задания к теме 5. Практ. Зад. – тема № 5 Вопр. к зачету № 6-15, 26-33.
6	ТЕМА 6. Воздушное транспортное право	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	Темы контр. раб., эссе № 10-11. Тестовые задания к теме 6. Практ. Зад. – тема № 6 Вопр. к зачету № 34-46.
7	ТЕМА 7. Железнодорожное транспортное право.	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	Темы контр. раб., эссе № 12-13, 15-16. Тестовые задания к теме 7. Практ. Зад. – тема № 7 Вопр. к зачету № 47-54.
8	ТЕМА 8. Автотранспортное право.	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	Темы контр. раб., эссе № 14. Тестовые задания к теме 8.



№ п/п	Раздел рабочей программы дисциплины	Контролируемые компетенции (или их части)	Оценочное средство (№ тестового задания** или № экз. вопроса, или № др. вида оценочного материала)
			Практ. Зад. – тема № 8 Вопр. к зачету № 55-66.
9	ТЕМА 9. Внутренневодное транспортное право.	ПК-5, ПК-6, ПК - 16	Темы контр. раб., эссе № 18-19. Тестовые задания к теме 9. Практ. Зад. – тема № 9 Вопр. к зачету № 71-82.

## 5.2 Показатели и критерии оценивания компетенций на различных этапах их формирования.

ПК-5 - способность применять нормативные правовые акты, реализовывать нормы материального и процессуального права в профессиональной деятельности			
ПК-5	<b>Низкий</b>	<p><b>Знать:</b> понятие и значение транспортных отношений; понятие и классификацию источников транспортного права; виды договоров перевозки.</p> <p><b>Уметь:</b> правильно определить предмет договора перевозки, ответственность сторон.</p> <p><b>Владеть:</b> навыками выделения особенностей каждого вида договора перевозки.</p>	<b>удовлетворительно</b>
	<b>Средний</b>	<p><b>Знать:</b> понятие и значение транспортных отношений, виды транспорта, особенности ответственности перевозчика на всех видах транспорта; суть претензионного порядка урегулирования споров и его виды.</p> <p><b>Уметь:</b> анализировать социальные и политические процессы и явления в транспортном праве и обществе, определять их влияние на формирование и развитие транспортного права; классифицировать виды договоров перевозки.</p> <p><b>Владеть:</b> навыками анализа норм права, оценки с научных позиций правовых явлений современности, применения полученных знаний в последующей практической деятельности.</p>	<b>хорошо</b>
	<b>Высокий</b>	<p><b>Знать:</b> понятие и значение транспортных отношений, виды источников транспортного права, виды конвенций по транспортному праву, виды транспорта, особенности перевозки на разных видах транспорта, особенности ответственности перевозчика на разных видах транспорта.</p> <p><b>Уметь:</b> анализировать социальные и политические процессы и явления в транспортном праве и обществе, определять их влияние на формирование и развитие транспортного права.</p> <p><b>Владеть:</b> способностью определить кон-</p>	<b>отлично</b>

		кретный договор перевозки; навыками анализа норм права, оценки с научных позиций правовых явлений современности, применения полученных знаний в последующей практической деятельности.	
<b>(ПК-6)</b> - способность юридически правильно квалифицировать факты и обстоятельства.			
<b>ПК-6</b>	<b>Низкий</b>	<p><b>Знать:</b> особенности становления и развития транспортного права, этапы становления транспортного права; понятие и виды перевозки, а также иные основания возникновения транспортных обязательств.</p> <p><b>Уметь:</b> показать практическое значение классификации договоров перевозки.</p> <p><b>Владеть:</b> юридической терминологией, техникой и методикой работы с источниками транспортного права.</p>	<b>удовлетворительно</b>
	<b>Средний</b>	<p><b>Знать:</b> особенности транспортных отношений; основания возникновения транспортных обязательств.</p> <p><b>Уметь:</b> раскрыть характер транспортных отношений; применять нормы транспортного права при решении казусов, логично и грамотно излагать правовую позицию по конкретному казусу.</p> <p><b>Владеть</b> способностью выделить существенные условия транспортных договоров; навыками и способами принятия и обоснования правовых решений в профессиональной деятельности и повседневной жизни, руководствуясь высокими нравственными качествами и профессионализмом.</p>	<b>хорошо</b>
	<b>Высокий</b>	<p><b>Знать:</b> понятие и значение транспортного права и транспортных отношений, виды транспорта и договоров перевозки, особенности перевозки на различных видах транспорта; особенности ответственности перевозчиков и отправителей, содержание прав пассажиров. <b>Уметь:</b> определить значение существенных условий договоров в области транспорта, раскрыть характер транспортных отношений; применять нормы транспортного права при решении казусов, логично и грамотно излагать правовую позицию по конкретному казусу.</p> <p><b>Владеть:</b> навыками сравнительного анализа различных транспортных обязательств; навыками и способами принятия и обоснования правовых решений в профессиональной деятельности и повседневной жизни, руководствуясь высокими нравственными качествами и профессионализмом, системой самостоятельного поиска норма-</p>	<b>отлично</b>

		тивных правовых актов, материалов судебной практики, используя справочно-правовые системы Консультант Плюс и другие, а также Интернет-ресурсы; доктринальной правоприменительной информацией относительно разрешение коллизионных и проблемных вопросов в транспортном праве.	
<b>(ПК-16)</b> - способность давать квалифицированные юридические заключения и консультации в конкретных видах юридической деятельности			
<b>ПК-6</b>	<b>Низкий</b>	<p><b>Знать:</b> транспортные уставы и кодексы, как важнейшие нормативные акты, регулирующие отношения по перевозке, виды договора перевозки, договор перевозки пассажира, договор линейной перевозки груза, договор фрахтования.</p> <p><b>Уметь:</b> анализировать социальные и политические процессы и явления в государстве и обществе, определять их влияние на формирование и развитие транспортного права;</p> <p><b>Владеть:</b> навыками составления претензий.</p>	<b>удовлетворительно</b>
	<b>Средний</b>	<p><b>Знать:</b> транспортные уставы и кодексы, как важнейшие нормативные акты, регулирующие отношения по перевозке, виды договора перевозки, договор перевозки пассажира, договор линейной перевозки груза, договор фрахтования, обязательность соблюдения претензионного порядка по требованиям к перевозчику груза, пассажиров и багажа, возможности предъявления иска перевозчика к другим участникам перевозки без предъявления претензии, сроки предъявления претензии к перевозчику перевозки пассажира и багажа.</p> <p><b>Уметь:</b> анализировать социальные и политические процессы и явления в государстве и обществе, определять их влияние на формирование и развитие транспортного права; применять нормы транспортного права при решении казусов, логично и грамотно излагать правовую позицию по конкретному казусу, анализировать транспортные договоры на предмет соответствия их действующему законодательству.</p> <p><b>Владеть:</b> навыками составления претензий, юридической терминологией, техникой и методикой работы с источниками транспортного права; культурой мышления и общения, как в профессиональной среде, так и в повседневной жизни, способностью к поиску, отбору, обобщению, анализу информации и ее рациональному восприятию, постановке цели и выбору путей ее достижения.</p>	<b>хорошо</b>

	<b>Высокий</b>	<p><b>Знать:</b> транспортные уставы и кодексы, как важнейшие нормативные акты, регулирующие отношения по перевозке, виды договора перевозки, договор перевозки пассажира, договор линейной перевозки груза, договор фрахтования, обязательность соблюдения претензионного порядка по требованиям к перевозчику груза, пассажиров и багажа, возможности предъявления иска перевозчика к другим участникам перевозки без предъявления претензии, сроки предъявления претензии к перевозчику перевозки пассажира и багажа, сроки исковой давности по требованиям из перевозки груза и перевозки пассажира и багажа.</p> <p><b>Уметь:</b> анализировать социальные и политические процессы и явления в государстве и обществе, определять их влияние на формирование и развитие транспортного права; применять нормы транспортного права при решении казусов, логично и грамотно излагать правовую позицию по конкретному казусу, анализировать транспортные договоры на предмет соответствия их действующему законодательству.</p> <p><b>Владеть:</b> навыками составления претензий и транспортных договоров, юридической терминологией, техникой и методикой работы с источниками транспортного права; культурой мышления и общения, как в профессиональной среде, так и в повседневной жизни, способностью к поиску, отбору, обобщению, анализу информации и ее рациональному восприятию, постановке цели и выбору путей ее достижения; навыками и способами принятия и обоснования правовых решений в профессиональной деятельности и повседневной жизни, руководствуясь высокими нравственными качествами и профессионализмом.</p>	<b>отлично</b>
--	----------------	---	----------------

### **5.3. Типовые контрольные задания и материалы, необходимые для оценки знаний, умений, навыков, характеризующих этапы формирования компетенций по данной дисциплине**

Самостоятельная работа обучающихся состоит в выполнении заданий преподавателя, подготовке к семинарским и практическим занятиям, в том числе изучение научной литературы по темам, подготовке докладов, рефератов, эссе, презентаций и других письменных работ, анализ нормативных правовых актов.

### **5.3.1. Примерный перечень тем контрольных работ, эссе, рефератов:**

1. Договор морской перевозки. Понятие и его виды.
2. Чартер и коносамент.
3. Субъекты договора морской перевозки груза.
4. Мореходное состояние судна: понятие, юридическое значение.
5. Навигационная и коммерческая ошибки перевозчика.
6. Ответственность морского перевозчика за несохранность груза.
7. Тайм-чартер как договор аренды морского судна с экипажем.
8. Бербоут-чартер как договор аренды морского судна без экипажа.
9. Общая и частная авария как институт морского права.
10. Договор воздушной перевозки пассажира.
11. Договор воздушной перевозки груза.
12. Договор железнодорожной перевозки груза.
13. Договор железнодорожной перевозки пассажира и багажа.
14. Договор перевозки груза автомобильным транспортом.
15. Договор перевозки пассажиров автомобильным транспортом.
16. Ответственность железнодорожного перевозчика за несохранность груза.
17. Ответственность железнодорожного перевозчика за вред, причиненный здоровью и жизни пассажира.
18. Договор внутренней водной перевозки груза.
19. Договор внутренней водной перевозки пассажира.
20. Ответственность автомобильного перевозчика за несохранность груза.
21. Ответственность автомобильного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира.
22. Договор фрахтования на морском и внутренневодном транспорте.
23. Правовое положение грузополучателя в договоре морской перевозки груза.
24. Ответственность воздушного перевозчика за несохранность груза или почты.
25. Ответственность перевозчика и отправителя за неподачу транспортных средств и грузов при железнодорожных перевозках.
26. Права пассажира при автоперевозке.
27. Ответственность грузовладельца за простой судов при морской перевозке груза.
28. Обязанности железнодорожного перевозчика и отправителя груза, предшествующие заключению договора перевозки.
29. Взаимная ответственность перевозчика и пассажира по договору воздушной перевозки.
30. Распределение обязанностей между сторонами по спорам о несохранности груза.

### **5.3.2. Вопросы для подготовки к зачету:**

1. Понятие транспортного права. Предмет и метод правового регулирования транспортного права.

2. Возникновение и развитие правового регулирования общественных отношений, складывающихся в сфере деятельности транспорта.
3. Понятие морского права.
4. Особенности отношений, регулируемых морским правом.
5. Источники морского права.
6. Договор морской перевозки груза.
7. Виды договора морской перевозки груза. Трамповое и линейное судоходство. Чартер и коносамент.
8. Стороны договора морской перевозки груза.
9. Правовое положение грузополучателя в договоре морской перевозки груза.
10. Обязанности сторон по договору морской перевозки груза.
11. Мореходное состояние судна. Его понятие. Момент приведения судна в мореходное состояние.
12. Круг лиц, отвечающих за мореходное состояние.
13. Ответственность за немореходное состояние судна.
14. Понятие навигационной ошибки и ее влияние на ответственность мореходного перевозчика.
15. Коммерческая ошибка. Ее отличия от навигационной.
16. Принципы ответственности морского перевозчика за несохранность груза. Распределение бремени доказывания по спорам о несохранности груза.
17. Освобождение морского перевозчика от ответственности за несохранность груза.
18. Ограничение ответственности морского перевозчика за несохранность груза.
19. Претензии и иски по спорам, связанным с морской перевозкой груза.
20. Понятие договора фрахтования судна на время (тайм-чартер).
21. Распределение расходов по эксплуатации судна по договору тайм - чартера.
22. Положение капитана и остальных членов экипажа судна по договору тайм - чартера.
23. Структура отношений субъектов тайм - чартера при перевозке на судне груза.
24. Понятие договора фрахтования судна без экипажа (бер-боут чартер).
25. Обязанности сторон и распределение расходов по договору бер-боут чартера.
26. Ответственность за несохранность груза при фрахтовании судна по договору бер-боут чартера.
27. Понятие общей и частной аварий.
28. Приметы общей аварии.
29. Случаи, не признаваемые общей аварией.
30. Распределение убытков по правилам общей аварии.
31. Органы, ведающие составлением диспаши.
32. Оспаривание диспаши.
33. Возможность предъявления иска к лицам. Виновным в общей аварии.

34. Понятие воздушного права.
35. Источники воздушного права.
36. Понятие договора перевозки пассажира и багажа по воздушному праву.
37. Обязанности сторон договора перевозчика пассажиров и багажа по воздушному праву.
38. Взаимная ответственность перевозчика и пассажира по договору воздушной перевозки.
39. Ограничение ответственности воздушного перевозчика за несохранность багажа и личной клади.
40. Понятие договора воздушной перевозки груза или почты.
41. Ответственность перевозчика и отправителя в преддоговорной стадии воздушной перевозки груза или почты.
42. Ответственность воздушного перевозчика за несохранность груза или почты.
43. Ответственность воздушного перевозчика за перевозку при доставке груза или почты.
44. Чартер по воздушному праву. Его понятие и правовая природа.
45. Обязанности сторон по договору воздушного чартера.
46. Ответственность фрахтовщика по договору воздушного чартера за несохранность груза.
47. Источники правового регулирования отношений, возникающих из деятельности железнодорожного транспорта.
48. Договор железнодорожной перевозки груза. Форма договора.
49. Договор об организации железнодорожной перевозки груза.
50. Обязанности железнодорожного перевозчика груза и отправителя, предшествующие перевозке. Договор о предъявлении груза и подаче транспортного средства.
51. Сроки доставки железнодорожным перевозчиком груза, пассажира, багажа. Ответственность за нарушение таких сроков.
52. Провозная плата за железнодорожные перевозки грузов, пассажира, багажа.
53. Ответственность перевозчика и отправителя за неподачу транспортных средств и грузов при железнодорожной перевозке грузов.
54. Ответственность перевозчика за несохранность груза при железнодорожных перевозках.
55. Правовые акты. Регулирующие отношения лиц, участвующих в автомобильных перевозках. Лицензирование деятельности, связанной с автомобильным транспортом.
56. Договор об организации автомобильных перевозок грузов.
57. Характеристика нового Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, его достоинства и недостатки.
58. Обязанности перевозчика и грузоотправителя по подаче транспортных средств и предъявлению груза при автоперевозке.
59. Ответственность за неподачу транспортных средств и непредъявление груза при автоперевозке.

60. Ответственность перевозчика за несвоевременную подачу автомашин.
61. Формы договора автомобильной перевозки груза. Договор фрахтования на автомобильном транспорте.
62. Договор перевозки пассажира, его разновидности.
63. Условия договора автомобильной перевозки, относящиеся к транспортному средству и к грузу.
64. Основные международные конвенции, регулирующие общественные отношения в сфере деятельности транспорта, их характеристика.
65. Ответственность перевозчика за несохранность груза и несвоевременность его доставки при автоперевозке.
66. Ограничение ответственности перевозчика за груз при автоперевозке.
67. Претензии и иски по делам из автомобильных перевозок грузов.
68. Права пассажира при автоперевозке.
69. Реформа на железнодорожном транспорте.
70. Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, его соотношение с договором перевозки груза.
71. Правовые акты, регулирующие отношения по внутренним водным перевозкам.
72. Порядок регулирования предъявления груза и подачи транспортных средств при внутренних водных перевозках.
73. Понятие договора внутренней водной перевозки груза.
74. Форма договора внутренней водной перевозки груза.
75. Права и обязанности сторон по договору внутренней водной перевозки груза.
76. Предъявление груза к перевозке по договору внутренней водной перевозки груза.
77. Обязанности сторон по погрузке и выгрузке при внутренней водной перевозке груза.
78. Ответственность грузовладельца за простой судов под грузовыми операциями при внутренней водной перевозке груза.
79. Выдача груза получателю при внутренней водной перевозке груза.
80. Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение груза при внутренней водной перевозке груза.
81. Размер ответственности перевозчика за утрату и повреждение груза при внутренней водной перевозке груза.
82. Ответственность перевозчика за просрочку в доставке груза при внутренней водной перевозке груза.
83. Претензии и иски по делам о внутренней водной перевозке груза.

**Задания (тесты) на проверку сформированности первого компонента компетенций – «знать»**

**ТЕМА 1. Понятие и источники транспортного права.**

1. Взгляда на транспортное право как институт гражданского права придерживались:



- 1) В. Н. Изволенский, М. А. Тарасов, В. Г. Баукин;
- 2) А. Г. Калпин, В. Г. Егиазаров, А. А. Клепцов;
- 3) Н. М. Конин; В. К. Андреев;
- 4) А. И. Бобылев; В. Н. Жуков.

2. Сторонниками концепции транспортного права как комплексной отрасли права являются:

- 1) А. Г. Калпин, В. Г. Егиазаров, Н. А. Духно;
- 2) А. К. Жудро, В. Ф. Мешера, А. Г. Гусаков;
- 3) В. Н. Изволенский, М. А. Тарасов, В. Г. Баукин;
- 4) Н. М. Конин; В. К. Андреев.

3. Англия правовая доктрина рассматривает транспортное право как:

- 1) самостоятельную отрасль права;
- 2) комплексную отрасль права;
- 3) подотрасль публичного права;
- 4) нет верного ответа.

4. Французская правовая доктрина рассматривает транспортное право как:

- 1) самостоятельную отрасль права;
- 2) смешанную отрасль права;
- 3) отрасль публичного права;
- 4) нет верного ответа.

5. Первым в России кодифицированным источником транспортного права стал:

- 1) Общий устав железных дорог Российской империи;
- 2) Устав об эверсах;
- 3) Устав о купеческом водоходстве;
- 4) Соборное Уложение.

6. Транспортное право в современном его понимании зародилось в России в период правления:

- 1) Ивана Грозного;
- 2) Петра I;
- 3) Екатерины II;
- 4) Александра III.

7. Термин «транспортное право» появился в отечественной и зарубежной юридической литературе:

- 1) в начале 19 века;
- 2) в середине 19 века;
- 3) на рубеже 19-20 веков;
- 4) в середине 20 века.

8. Отказ от договорного регулирования перевозок в пользу их планирования на железнодорожном транспорте был закреплен:

- 1) в Общем уставе железных дорог Российской империи;
- 2) в Уставе железных дорог РСФСР 1920 года;
- 3) в Уставе железных дорог РСФСР 1922 года;
- 4) в Уставе железных дорог СССР 1935 года.

9. Первым кодифицированным источником морского законодательства яв-

ляется:

- 1) Устав о эверсах;
- 2) Устав о купеческом водоходстве;
- 3) Декрет о морском транспорте;
- 4) Кодекс торгового мореплавания.

10. Правовое регулирование перевозок транспортом общего пользования впервые зародилось в период правления:

- 1) князя Олега;
- 2) Алексея Михайловича;
- 3) Екатерины II;
- 4) Александра II.

11. Прообразом Устава о купеческом водоходстве стал:

- 1) Морской ордонанс Кольбера;
- 2) ЕТК США;
- 3) Акт о торговом мореплавании Англии;
- 4) Кодекс внутреннего водного транспорта.

12. Правовое регулирование почтового сообщения зародилось в:

- 1) 9-10 веках;
- 2) 13-14 веках;
- 3) 15-17 веках;
- 4) 18-19 веках.

#### ТЕМА 2. Общие положения о перевозке.

1. К источникам российского транспортного права не относятся:

- 1) обычаи;
- 2) международные договоры;
- 3) законы субъектов РФ;
- 4) постановления Пленумов ВАС РФ.

2. Источником российского транспортного права является:

- 1) Конвенция ООН О международных смешанных перевозках грузов;
- 2) Монреальская Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок;
- 3) Гамбургская Конвенция ООН О морской перевозке грузов;
- 4) Варшавская Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок.

3. Йорк-Антверпенские правила об общей аварии по своей природе являются:

- 1) международным договором;
- 2) деловым обыкновением;
- 3) Англо-бельгийским внутренним обычаем;
- 4) Международным обычаем.

4. По международным транспортным конвенциям ответственность перевозчика за несохранность груза:

- 1) наступает за вину;
- 2) является строгой;
- 3) является абсолютной;

4) строится по принципу исключенного риска.

5. Законодательство о транспорте, за исключением федерального транспорта и федеральных путей сообщения, находится:

- 1) в исключительном ведении РФ;
- 2) в ведение субъектов РФ;
- 3) в совместном ведение РФ и субъектов РФ;
- 4) нет верного ответа.

6. Первой ратифицированной СССР международной конвенцией, положившей начало процессу гармонизации внутреннего российского транспортного законодательства с международными стандартами, была:

- 1) Варшавская Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок;
- 2) Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте;
- 3) Венская конвенция о дорожном движении;
- 4) Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов.

7. В случае коллизии между нормами ГК РФ и специальными транспортными уставами и кодексами, противоречие разрешается:

- 1) исходя из разъяснений ВАС РФ в пользу ГК РФ;
- 2) в пользу специального транспортного устава;
- 3) в пользу специального транспортного кодекса;
- 4) на основании решения Конституционного суда.

8. Главной причиной создания Монреальской системы воздушного сообщения, призванной заменить Варшавскую систему, стало:

- 1) необходимость повышения ответственности перевозчика;
- 2) необходимость унификации норм, содержащихся в разных конвенциях и протоколах к ним;
- 3) необходимость коренного пересмотра прав и обязанностей сторон перевозки;
- 4) усложнение структуры перевозочных отношений.

9. Предел ответственности перевозчика в международных транспортных конвенциях, принятых после 70-х годов 20 века, исчисляется в:

- 1) специальных правах заимствования;
- 2) франках Жерминаль;
- 3) франках Пуанкаре;
- 4) экю.

10. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте регулирует общественные отношения из:

- 1) международной линейной морской перевозки грузов;
- 2) международной линейной морской перевозки грузов и пассажиров;
- 3) фрахтования судна на рейс;
- 4) фрахтования судна на время.

### ТЕМА 3. Претензии и иски по перевозкам.

1. Формами несохранности груза является:

- 1) только утрата и недосдача;
- 2) повреждение;
- 3) порча;
- 4) утрата.

2. Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие:

- 1) непреодолимой силы;
- 2) опасностей или случайностей на моря и в других судоходных водах;
- 3) любых мер по спасанию людей или разумных мер по спасанию имущества на море;
- 4) пожара, возникшего не по вине перевозчика.

3. Транспортное законодательство по своей природе является:

- 1) комплексной отраслью законодательства;
- 2) комплексным законодательным массивом;
- 3) комплексным межотраслевым институтом;
- 4) гиперотраслью российского законодательства.

4. Система современного транспортного законодательства обладает следующими специфическими чертами:

- 1) в значительной степени кодифицировано;
- 2) стремится исходить из гармоничного баланса интересов государства и общества при сохранении свободы предпринимательской деятельности;
- 3) есть единый кодифицированный акт о транспорте;
- 4) имеет комплексную природу.

5. В систему транспортного законодательства не входит:

- 1) Кодекс торгового мореплавания РФ;
- 2) Транспортный кодекс РФ;
- 3) Кодекс транспортных перевозок РФ;
- 4) Воздушный кодекс РФ.

6. Единый кодифицированный акт о транспорте венчает структуру транспортного законодательства:

- 1) ЕС;
- 2) Китая;
- 3) США;
- 4) Германии.

7. Специфика транспортного законодательства как комплексного образования системы российского законодательства проявляется в том, что:

1) в комплексе его норм преобладают нормы административно-правовой принадлежности:

2) оно объединяет в своей структуре ряд комплексных отраслей законодательства и является по своему существу комплексным законодательным массивом;

3) в основе его формирования лежат предметно-функциональные связи;

4) является крупным комплексным образованием системы российского законодательства.

8. В структуру транспортного законодательства входит отрасль:

- 1) трубопроводного законодательства;
- 2) морского законодательства;
- 3) воздушного законодательства;
- 4) законодательства о смешанных перевозках.

9. К актуальным проблемам российского транспортного законодательства относится:

- 1) незавершенность формирования законодательства в области трубопроводного транспорта;
- 2) наличие коллизий между транспортными уставами и кодексами и ГК РФ;
- 3) отсутствие на федеральном уровне надлежащего правового регулирования сферы пассажирских перевозок на маршрутах регулярного сообщения;
- 4) лицензирование железнодорожных перевозок грузов и пассажиров.

10. Общими направлениями совершенствования российского транспортного законодательства должны стать:

- 1) устранение внутренних противоречий между нормативными правовыми актами, являющимися источниками транспортного права России;
- 2) приведение нормативных правовых актов субъектов РФ в области деятельности транспорта в соответствие с федеральным законодательством;
- 3) приведение транспортного законодательства РФ в соответствие с международными стандартами;
- 4) принятие Транспортного кодекса РФ.

#### ТЕМА 4. Морское транспортное право.

1. Под торговым мореплаванием понимается деятельность, связанная с использованием судов для:

- 1) только для перевозок грузов, пассажиров и их багажа и рыболовства;
- 2) лоцманской и ледокольной проводки;
- 3) поисковых, спасательных и буксирных операций;
- 4) учебных, спортивных и культурных целей.

2. К особенностям отношений, регулируемых морским правом, не относится:

- 1) использование для целей торгового мореплавания только самоходного судна;
- 2) высокие риски морских предприятий в связи с возможностью ударов со стороны морской стихии и возможности внезапных осложнений международной обстановки в определенном регионе мирового океана;
- 3) отношения из торгового мореплавания не ограничиваются рамками одного государства, а распространяются на открытое море и на порты иностранных государств;
- 4) большое значение в их правовом регулировании отводится международным конвенциям и обычаям морских портов.

3. Линейное судоходство — это:

- 1) разновидность мореплавания, при которой суда ходят по расписанию и по заранее определенным маршрутам с учетом правил работы конкретной линии, как правило, перевозятся штучные дорогие грузы, принадлежащие многим

отправителям;

2) разновидность мореплавания, при которой суда ходят по чартерной системе (вне расписания) и перевозятся большие объемы однородных грузов (зерно, уголь, руда и т.д.);

3) разновидность мореплавания, при которой суда ходят вне расписания, но по заранее определенным маршрутам с учетом правил работы конкретной линии, перевозятся штучные дорогие грузы, принадлежащие многим отправителям;

4) разновидность мореплавания, при которой суда ходят по расписанию и по маршрутам, согласованным с отправителем с учетом правил работы конкретной линии.

4. Договор фрахтования судна на рейс по своей правовой природе является:

1) консенсуальным, возмездным, публичным, договором присоединения;

2) разновидностью договора перевозки;

3) разновидностью договора аренды транспортных средств;

4) реальным, возмездным, взаимным, договором присоединения.

5. По договору линейной перевозки груза:

1) стороны имеют возможность согласовать условия перевозки, в том числе путем внесения изменений в проформу;

2) отправителю предоставляется все судно или его часть, и по общему правилу он сам совершает погрузку и разгрузку судна;

3) перевозки совершаются «бродячими» судами вне расписания, в направлении, устанавливаемом в каждом конкретном случае договором морской перевозки;

4) заключение договора происходит в момент сдачи (погрузки на судно) груза отправителем перевозчику.

6. Формой договора фрахтования судна на рейс является:

1) коносамент и погрузочный ордер;

2) Коносамент и экспортно-импортное поручение;

3) Морская накладная и коносамент;

4) проформа чартера, разработанная организациями грузовладельцев или судовладельцев.

7. Формой договора линейной перевозки груза является:

1) Коносамент и погрузочный орден;

2) Морская накладная и погрузочный ордер;

3) только коносамент;

4) проформа чартера, условия которой разработаны совместно сторонами.

8. Коносамент окончательно вошел в торговый оборот:

1) в 16 веке;

2) в 17 веке;

3) в 18 веке;

4) на рубеже 18 и 19 веков.

9. Коносамент стал предметом международной унификации на межгосударственном уровне в:

- 1) 1924 году;
- 2) 1968 году;
- 3) 1978 году;
- 4) 1980 году.

10. Соотношение чартера и коносамента при оформлении морских перевозок грузов можно сформулировать следующим образом:

1) Чем более общий характер носит отсылка коносамента к чартеру, тем меньший круг условий чартера считается вошедшим в коносамент;

2) Чем более общий характер носит отсылка коносамента к чартеру, тем больший круг условий чартера считается вошедшим в коносамент;

3) Чем более общий характер носит отсылка чартера к коносаменту, тем больший круг условий чартера считается вошедшим в коносамент;

4) Чем более общий характер носит отсылка чартера к коносаменту, тем меньший круг условий чартера считается вошедшим в коносамент.

11. Исходя из третьей отсылки в коносамент входят:

1) абсолютно все условия чартера;

2) все условия чартера, кроме арбитражной оговорки;

3) все условия чартера, кроме исключения из ответственности перевозчика за немореходное состояние груза;

4) только условия о портах погрузки и выгрузки грузов.

12. Способность движения судна по морю как элемент мореходности складывается из:

1) технической годности суда;

2) годности судна для перевозки конкретного вида груза;

3) укомплектованности судна квалифицированным экипажем;

4) снаряженности судна.

13. За немореходное состояние судна перевозчик отвечает:

1) по принципу вины;

2) по принципу исключенных рисков;

3) за все недостатки;

4) за все недостатки, за исключением скрытых.

14. Сталия - это:

1) срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей, исчисляемый в рабочих днях, часах и минутах начиная;

2) срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза за дополнительные к фрахту платежи, исчисляемый в рабочих днях, часах и минутах начиная;

3) срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей, исчисляемый в календарных днях, часах и минутах начиная;

4) штраф за просрочку в погрузке или разгрузке груза.

15. По своей правовой природе демередж представляет собой:

1) исключительную неустойку;

2) зачетную неустойку;

- 3) альтернативную неустойку;
- 4) договорную неустойку.

#### ТЕМА 5. Договор морской перевозки груза.

1. При отсутствии соглашения сторон размер диспача исчисляется;

- 1) в размере одной второй платы за простой;
- 2) в размере половины демереджа;
- 3) в размере одной трети стаии;
- 4) в размере половины детеншена.

2. Плата за перевозку может осуществляться:

- 1) отправителем или фрахтователем;
- 2) только отправителем;
- 3) только фрахтователем;

4) отправителем или фрахтователем, а в случаях, предусмотренных соглашением между отправителем или фрахтователем и перевозчиком, и при включении данных об этом в коносамент допускается перевод платежей на получателя.

3. Предельный срок невостребованного получателем в порту назначения и сданного на хранения груза составляет:

- 1) 1 месяц;
- 2) 2 месяца;
- 3) 3 месяца;
- 4) 4 месяца.

4. Каждая из сторон договора морской перевозки груза вправе отказаться от его исполнения без возмещения другой стороне убытков при наступлении до отхода судна от места погрузки груза следующих обстоятельств:

- 1) военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза;
- 2) блокада места отправления или места назначения;
- 3) задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора морской перевозки груза;
- 4) привлечение судна для государственных нужд.

5. Ответственность перевозчика за несохранность груза наступает:

- 1) независимо от его вины по общим основаниям ответственности предпринимателей;
- 2) только за его вину;
- 3) с момента принятия груза перевозчиком для перевозки;
- 4) с момента погрузки груза перевозчиком на судно.

6. Навигационная ошибка может выразиться:

- 1) в неправильном маневрировании;
- 2) в нарушении существующих правил предотвращения столкновения судов;
- 3) в неправильной эксплуатации различных судовых систем;
- 4) в неправильной укладке груза на судне.

7. Коммерческий акт составляется для удостоверения:

- 1) несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза либо багажа в натуре и указанными в перевозочном документе данными;



- 2) повреждения груза или багажа;
- 3) обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;

- 4) просрочки доставки груза или багажа.

8. Срок исковой давности по договору морской перевозки груза составляет:

- 1) 6 месяцев;
- 2) год;
- 3) 2 года;
- 4) 3 года.

9. Перевозчик несет ответственность по договору перевозчика пассажира и багажа в следующий период:

- 1) период, в течение которого пассажир и (или) его каютный багаж находятся на борту судна, период посадки и высадки пассажира, а также период, в течение которого пассажир и его каютный багаж доставляются водным путем с берега на судно либо наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или используемое для такой вспомогательной перевозки судно предоставлено перевозчиком в распоряжение пассажира;

- 2) период, в течение которого пассажир и (или) его каютный багаж находятся на борту судна, период посадки и высадки пассажира, а также период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, причале или в любом ином портовом сооружении либо на нем;

- 3) период, в течение которого пассажир и (или) его каютный багаж находятся на борту судна, период посадки и высадки пассажира, период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, причале или в любом ином портовом сооружении либо на нем, а также период, в течение которого пассажир и его каютный багаж доставляются водным путем с берега на судно либо наоборот;

- 4) с момента прибытия пассажира на морской вокзал и до момента, когда пассажир его покинул.

10. Общей аварией не признаются:

- 1) расходы, вызванные принятием мер по спасанию;
- 2) расходы по вынужденному заходу в порт убежище и возвращение в порт погрузки;

- 3) расходы, причиненные форсированием работы двигателей, котлов судна, находившегося на плаву;

- 4) убытки, причиненные в связи с тушением пожара вследствие воздействия дыма или нагревания.

11. Документ, подтверждающий расчеты убытков по общей аварии, называется:

- 1) райдер;
- 2) люмпсум;
- 3) диспаша;
- 4) морской протест.

12. К требованиям, вытекающим из договора тайм-чартера, бербоут-

чартера и из общей аварии, применяется:

- 1) годичный срок исковой давности;
- 2) двухгодичный срок исковой давности;
- 3) общий срок исковой давности;
- 4) шестимесячный срок исковой давности.

13. К требованиям, вытекающим из договора морской перевозки пассажира во внутреннем сообщении применяется:

- 1) годичный срок исковой давности;
- 2) двухгодичный срок исковой давности;
- 3) общий срок исковой давности;
- 4) шестимесячный срок исковой давности.

#### ТЕМА 6. Воздушное транспортное право

1. Первый Воздушный кодекс, действие которого распространялось на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию был принят:

- 1) в 1935 году;
- 2) в 1961 году;
- 3) в 1983 году;
- 4) в 1997 году.

2. Боковой границей воздушной территории государства является вертикальная плоскость, проходящая через границы его сухопутной и водной территорий: высотный предел воздушной территории государства в соответствии с международным правом:

- 1) составляет высоту 100—110 км;
- 2) составляет высоту 110-120 км;
- 3) определяется каждым государством самостоятельно;
- 4) международным правом не установлен.

3. В соответствии с федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, воздушное пространство над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, делится на:

- 1) 2 класса;
- 2) 3 класса;
- 3) 4 класса;
- 4) 5 классов.

4. При выполнении всех полетов воздушных судов наличие разрешения на использование воздушного пространства не требуется в классе:

- 1) А;
- 2) С;
- 3) G;
- 4) E.

5. Основанием для пересечения государственной границы Российской Федерации при выполнении международных полетов является:

- 1) разрешение на выполнение международного полета;
- 2) лицензия на занятие перевозочной деятельностью;

- 3) удостоверение пилота, соответствующее международным стандартам;
- 4) участие в Чикагской конвенции о гражданской авиации 1944 года.

6. Разрешительный порядок использования воздушного пространства используется в:

- 1) классе А;
- 2) классе В;
- 3) классе С;
- 4) классе G.

7. Экспериментальная авиация используется:

- 1) в целях обеспечения потребностей граждан и экономики;
- 2) для осуществления военной, пограничной, таможенной и другой службы;
- 3) для выполнения мобилизационно-оборонных задач;
- 4) для проведения опытно-конструкторских, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники.

8. Авиационное предприятие — это:

1) юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ;

2) только коммерческое юридическое лицо, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ;

3) юридическое лицо государственной формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты;

4) коммерческое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты.

9. Перевозчиком является:

1) эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки;

2) эксплуатант воздушного судна, имеющий статус авиационного предприятия, и лицензию на осуществление воздушной перевозки багажа, пассажиров, грузов, почты согласно условиям договора воздушной перевозки;

3) авиационное предприятие, имеющее основными целями своей деятельности

осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ;

4) эксплуатант воздушного судна, имеющий статус авиационного предприятия.

10. Нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и не

могут быть менее чем:

- 1) семь килограммов на одного пассажира;
- 2) десять килограммов на одного пассажира;
- 3) пятнадцать килограммов на одного пассажира;
- 4) двадцать килограммов на одного пассажира.

11. Пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем:

1) за двадцать четыре часа до отправки воздушного судна, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму;

2) за двадцать четыре часа до отправки воздушного судна, и получить обратно половину уплаченной за воздушную перевозку сумму;

3) за двое суток до отправки воздушного судна, и получить обратно половину уплаченной за воздушную перевозку сумму;

4) за двое суток до отправки воздушного судна, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму.

12. Перевозка пассажира включает период:

1) с момента предполетного досмотра и до момента, когда пассажир покинул аэродром;

2) с момента предполетного досмотра и до момента, когда пассажир покинул здание аэровокзала;

3) с момента посадки пассажира на борт воздушного судна и до момента, когда пассажир покинул аэродром;

4) с момента посадки пассажира на борт воздушного судна и до момента, когда пассажир покинул здание аэровокзала.

13. За просрочку доставки в пункт назначения, перевозчик уплачивает:

1) пеню в размере 9% за каждый час просрочки;

2) пеню в размере 9% за каждый час просрочки, но не более провозной платы;

3) штраф 25% МРОТ за каждый час просрочки, но не более 50% провозной платы.

4) штраф 50% МРОТ за каждый час просрочки, но не более провозной платы.

14. За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, перевозчик несет ответственность в размере:

1) их стоимости, но не более шестисот рублей за килограмм веса багажа или груза;

2) их стоимости, но не более восьмисот рублей за килограмм веса багажа или груза;

3) их стоимости без ограничения верхнего предела;

4) их стоимости и упущенной выгоды.

15. На воздушном транспорте в отличие от морского транспорта может быть зафрахтовано:

- 1) не одно, а несколько воздушных судов;
- 2) только одно воздушное судно;
- 3) воздушное судно только для перевозки грузов;
- 4) воздушное судно как для перевозки грузов, так и пассажиров.

#### ТЕМА 7. Железнодорожное транспортное право.

1. Результатом реализации всех трех этапов структурной реформы на железнодорожном транспорте должно стать:

- 1) развитие конкуренции на транспортном рынке;
- 2) повышение эффективности работы железнодорожного транспорта;
- 3) сохранение естественной монополии на железнодорожном транспорте;
- 4) сокращение процедур лицензирования деятельности на железнодорожном транспорте.

2. В федеральных законах, оформивших процесс реформирования на железнодорожном транспорте, заложены основы новой системы организации перевозок, которая состоит в следующем:

1) перевозчик осуществляет транспортировку, и он же владеет объектами инфраструктуры железнодорожного транспорта;

2) единая деятельность железнодорожного транспорта разделена на 2 элемента: 1. деятельность перевозчика по перемещению груза, пассажира, багажа из пункта отправления в пункт назначения; 2. оказание владельцем инфраструктуры услуг по ее использованию;

3) перевозчиком на железнодорожном транспорте могут являться только государственные унитарные предприятия;

4) перевозчиком на железнодорожном транспорте могут являться только коммерческие организации имеющие лицензию.

3. Система договоров, опосредующая в настоящее время грузоперевозочный процесс на железнодорожном транспорте, состоит из:

1) договора о предъявлении груза и подаче транспортного средства; договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры; договора реальной перевозки груза;

2) договора о предъявлении груза и подаче транспортного средства; договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры; договора реальной перевозки груза; договора фрахтования.

3) договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры; договора реальной перевозки груза; договора фрахтования;

4) договора о предъявлении груза и подаче транспортного средства; договора реальной перевозки груза.

4. Владелец инфраструктуры на железнодорожном транспорте в РФ являются:

1) Министерство транспорта РФ;

2) Правительство РФ;

3) ОАО «Российские железные дороги»;

4) Индивидуальные предприниматели и коммерческие организации, имеющие лицензию.

5. Срок действия заявки составляет:

- 1) 10 дней;
- 2) 15 дней;
- 3) 30 дней;
- 4) 45 дней.

6. Заявка должна быть представлена перевозчику не позднее чем:

1) за 5 дней до начала перевозки груза в прямом железнодорожном сообщении и не позднее, чем за 10 дней до начала перевозок в международном и смешанном сообщении или если в пункте назначения указаны порты;

2) за 10 дней до начала перевозки груза в прямом железнодорожном сообщении и не позднее, чем за 15 дней до начала перевозок в международном и смешанном сообщении или если в пункте назначения указаны порты;

3) за 15 дней до начала перевозки груза в прямом железнодорожном сообщении и не позднее, чем за 20 дней до начала перевозок в международном и смешанном сообщении или если в пункте назначения указаны порты;

4) за 20 дней до начала перевозки груза в прямом железнодорожном сообщении и не позднее, чем за 25 дней до начала перевозок в международном и смешанном сообщении или если в пункте назначения указаны порты.

7. В отношении представленной заявки перевозчик обязан:

1) рассмотреть заявку в течение 2-х дней и в случае возможности перевозок отправить эту заявку владельцу инфраструктуры с отметкой о своем согласии осуществить перевозку;

2) рассмотреть заявку в течение 3-х дней и в случае возможности перевозок вернуть эту заявку отправителю с отметкой о своем согласии осуществить перевозку;

3) рассмотреть заявку в течение 2-х дней и в случае введения прекращения перевозок по маршруту следования груза вправе отказать в согласовании заявки;

4) рассмотреть заявку в течение 5-ти дней и в случае возможности перевозок отправить эту заявку владельцу инфраструктуры с отметкой о своем согласии осуществить перевозку.

8. Договор о предъявлении груза и подаче транспортных средств по своей правовой природе является:

1) консенсуальным; взаимным; срочным; публичным; договором присоединения;

2) реальным; взаимным; срочным; публичным; договором присоединения.

3) реальным; одностороннеобязывающим; срочным; публичным; договором присоединения.

4) консенсуальным; взаимным; срочным; договором присоединения.

9. За просрочку доставки грузов перевозчик уплачивает пени в размере:

1) 6% платы за перевозку грузов за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов;

2) 9% платы за перевозку грузов за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов;

3) 10% платы за перевозку грузов за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные);

4) 9% платы за перевозку грузов за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере двойной платы за перевозку данных грузов.

10. За просрочку в доставке грузов перевозчик несет ответственность:

1) по принципу вины, которая презюмируется;

2) по принципу вины, которая не презюмируется и доказательства которой возлагаются на отправителя;

3) по принципу исключенных рисков как все предприниматели;

4) если не докажет, что просрочка произошла вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных независимых от перевозчика обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок.

11. За непредъявление груза и неподачу транспортных средств для перевозки стороны несут ответственность в виде:

1) строгой законной исключительной неустойки;

2) строгой законной зачетной неустойки;

3) строгой договорной альтернативной неустойки;

4) законной альтернативной неустойки.

12. Вина перевозчика при несохранности груза:

1) во всех случаях презюмируется;

2) не презюмируется, если груз прибыл в исправном вагоне с исправными запорно-пломбирочными устройствами;

3) не презюмируется, если перевозка осуществлялась под ответственность отправителя;

4) презюмируется только если перевозка осуществлялась в сопровождении представителя отправителя.

13. Законодатель сохранил обязательный претензионный порядок по требованию:

1) к перевозчику, связанному с перевозкой грузов;

2) к перевозчику, связанному с перевозкой грузов и пассажиров;

3) к перевозчику и владельцу инфраструктуры, связанному с перевозкой грузов и пассажиров;

4) к грузоотправителю и грузополучателю, связанному с перевозкой грузов.

14. Претензия предъявляется в течение:

1) 6 месяцев;

2) в течение года;

3) двух лет;

4) общего срока исковой давности.

15. Срок исковой давности по договору перевозки груза:

1) составляет 1 год;

2) составляет 3 года;

3) по общему правилу исчисляется со дня наступления событий, послу-

живших основанием для предъявления претензии;  
4) не зависит от течения претензионного срока.

#### ТЕМА 8. Автотранспортное право.

1. Какой из транспортных уставов и кодексов не содержит расхождений с ГК РФ в части решения вопроса о бремени доказывания вины перевозчика в несохранности груза:

- 1) КТМ РФ;
- 2) КВВТ РФ;
- 3) УАТ РФ;
- 4) ВК РФ;
- 5) УЖТ РФ.

2. Автотранспортное право представляет собой:

- 1) комплексную отрасль законодательства;
- 2) базовую отрасль российского права;
- 3) институт гражданского права;
- 4) комплексную подотрасль гражданского права;
- 5) нет верного варианта ответа.

3. Заявка - это:

1) самостоятельное одностороннее требование грузоотправителя, которое по своей юридической природе является односторонней сделкой;

2) оперативно-регулирующий документ, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов;

3) оферта к заключению договора на подачу груза и предъявление транспортных средств;

4) товарораспорядительная ценная бумага;

5) товаросопроводительная ценная бумага.

4. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договоров перевозки груза, составляет:

- 1) 1 год;
- 2) 6 месяцев;
- 3) 2 года;
- 4) 3 года.

5. Ответственность за не предъявление груза и неподачу транспортных средств при железнодорожных перевозках:

1) одинакова как для грузоотправителя, так и для перевозчика;

2) представляет собой строгую законную исключительную неустойку;

3) представляет собой строгую законную зачетную неустойку

4) устанавливается в договорном порядке;

5) наступает только за реальный ущерб;

6. Навигационная ошибка:

1) является основанием возложения на перевозчика ответственности за не сохранность груза;

2) применяется только при перевозках грузов в малом каботаже;

3) представляет собой ошибку в судовождении или управлении судном;



4) допускается только капитаном судна и лоцманом;  
5) представляет собой ошибку в виде неправильного распределения груза на борту судна.

7. Отсылка к чартеру в коносаменте:

1) не допустима вообще;  
2) характеризуется тем, что чем более общий характер носит отсылка, тем меньший круг условий чартера считается вошедшими в коносамент;  
3) характеризуется тем, что чем более общий характер носит отсылка, тем больший круг условий чартера считается вошедшими в коносамент;  
4) допускается по соглашению сторон;  
5) применяется только в заграничном сообщении.

8. Общая авария:

1) представляет собой случай частной аварии;  
2) наступает в чрезвычайных условиях мореплавания и вызывает чрезвычайный характер убытков;  
3) наступает при наличии хотя бы одного из следующих условий: общая опасность судну, грузу и фрахту, преднамеренность понесенных убытков, разумность общей аварии и чрезвычайный характер убытков;  
4) наступает при наличии всех перечисленных в п. 7.3 условий в совокупности.  
5) представляет собой институт, характерный исключительно для морского права.

9. Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры представляет собой разновидность:

1) договора аренды;  
2) договора об оказании услуг;  
3) договора присоединения;  
4) договора смешанного типа;  
5) нет верного варианта ответа.

10. Люмпсум – это:

1) фрахт по договору линейной перевозки груза;  
2) фрахт по договору тайм-чартера за все судно в целом безотносительно к его водоизмещению;  
3) фрахт по договору бербоут-чартера за 1 тонну водоизмещения судна;  
4) компенсация убытков при столкновении судов;  
5) нет верного варианта ответа.

ТЕМА 9. Внутренневодное транспортное право.

1. Предметом внутреннего водного права являются:

1) только отношения, вытекающие из договора перевозки;  
2) только отношения, вытекающие из договора перевозки и из иных функций транспорта;  
3) отношения, вытекающие из договора перевозки, отношения, тесно связанные с перевозкой, но не выражающиеся в непосредственной транспортировке, отношения, возникающие при реализации иных функций транспорта;  
4) законодательство, регулирующее транспортную деятельность;

5) нет правильного варианта ответа.

2. Претензия к внутреннему водному перевозчику может быть предъявлена:

1) в течение общего срока исковой давности;

2) в течение 6 месяцев;

3) в течение 1 года;

4) только при нарушении его обязанностей из договора перевозки пассажира;

5) со дня выдачи груза в случае его перевозки с несохранностью в форме порчи.

3. При доставке груза с несохранностью перевозчик на внутреннем водном транспорте:

1) несет строгую ответственность;

2) не обязан во всех случаях возвращать провозную плату, внесенную за перевозку груза;

3) несет штрафную ответственность;

4) отвечает за упущенную выгоду;

5) несет ответственность, если не докажет отсутствие своей вины в несохранности.

4. Договор перевозки пассажира на внутреннем водном транспорте:

1) оформляется билетом и накладной;

2) является двусторонне обязывающим, реальным, срочным, договором присоединения;

3) является двусторонне обязывающим, консенсуальным, бессрочным, публичным;

4) является двусторонне обязывающим, консенсуальным, срочным, публичным в случаях перевозки транспортом общего пользования;

5) заключается между владельцем инфраструктуры, перевозчиком и пассажиром.

5. По французскому законодательству договор тайм-чартера – это:

1) разновидность договора аренды;

2) разновидность договора на выполнение работ;

3) договор смешанного типа, сочетающий элементы договора аренды и договора об оказании услуг;

4) один из трех видов договора фрахтования;

5) нет верного варианта ответа.

6. Бремя доказывания вины перевозчика в несохранности груза лежит на:

1) грузоотправителе;

2) грузополучателе;

3) перевозчик сам во всех случаях должен доказывать отсутствие своей вины в допущенной несохранности;

4) перевозчик в ряде случаев не обязан доказывать отсутствие своей вины в несохранности груза;

5) в этом вопросе законодательство не дает однозначного ответа, и существует коллизия.

7. Расходы по оплате топлива зафрахтованного по тайм-чартеру судна несет:

1) во всех случаях собственник судна;

2) фрахтовщик;

3) фрахтователь;

4) нормы об этом являются диспозитивными, и стороны могут в договоре предусмотреть иной вариант в сравнении с нормами закона;

5) нормы об этом являются императивными и не подлежат изменению по соглашению сторон.

8. Договор перевозки груза на внутреннем водном транспорте:

1) всегда носит реальный характер;

2) всегда является публичным;

3) всегда является договором в пользу третьего лица;

4) относится к договорам присоединения в случаях предоставления для перевозки всего судна, части судна или отдельного судового помещения;

5) все вышеперечисленное верно.

9. Рейдер – это:

1) дополнение проформы, продолжающее нумерацию ее условий;

2) фрахт по договору линейной перевозки груза;

3) оговорка, исключая ответственность перевозчика за несохранность груза;

4) форма договора внутренневодной перевозки груза;

5) вознаграждение по договору об оказании услуг по использованию инфраструктуры.

**Задания на проверку сформированности второго и третьего компонентов компетенций – «уметь» и «владеть»**

**ТЕМА 1. Понятие и источники транспортного права.**

**Задача №1.** Между трестом «Железнодорожспецстрой» и Октябрьским отделением Московской железной дороги был заключен договор о строительстве подъездных путей к предприятию №2 Клинпромкомбината, по которому трест «Железнодорожспецстрой» обязался к 1 января 2002 года сдать в эксплуатацию первый участок подъездного пути длиной 2 км. В связи с тем, что к 1 января 2002 года сдача участка не была произведена, отделение железной дороги обратилось в арбитраж с иском о взыскании с треста предусмотренной договором неустойки в размере 2 % от общей стоимости всей работы за каждый месяц просрочки. Ответчик против иска возражал, ссылаясь на то, что Транспортный Устав железных дорог Российской Федерации, нормами которого, по мнению ответчика, должны определяться отношения сторон, не предусматривает взыскания неустойки в подобных случаях. Истец же в своих объяснениях утверждал, что отношения из настоящего договора должны определяться не нормами Транспортного Устава железных дорог Российской Федерации (в дальнейшем - ТУЖД), а по правилам гл.37 Гражданского кодекса РФ. Как надлежит разрешить настоящий спор?

**Задача №2.** Группа членов экипажа танкера «Маршал Буденный» в числе 8

человек обратилась с иском в суд города Новороссийска с требованием о взыскании заработной платы за работу в выходные в период с марта по май 2002 г., когда танкер находился в плавании в итальянский порт Ровенна. При этом они мотивировали свои требования ссылкой на положения Кодекса о труде РФ, считая, что между ними и владельцем судна - государственным предприятием «Новошип» подлежат применению нормы указанного кодекса. Возражая против иска, представитель предприятия «Новошип» указывал, что отношения между членами экипажа танкера и судовладельцем подпадают под действие морского законодательства - Кодекса торгового мореплавания РФ и условий договора фрахтования судна «Маршал Буденный» от 3 февраля 2002 г., заключенного на основании проформы «Дженкон». Ни КТМ РФ, ни рейсовый чартер не предусматривают права работников на компенсацию за работу в выходные дни. Как должен быть разрешен судом настоящий спор?

#### ТЕМА 2. Общие положения о перевозке.

**Задача №1.** При осуществлении дноуглубительных работ в акватории морского порта Вентспилс портом был использован подводный земснаряд, принадлежащий тресту «Ленгидроспецработы» и взятый в аренду на время. По окончании работ между сторонами возник спор по поводу того, кто обязан выплачивать заработную плату экипажу земснаряда. В договоре между портом и трестом этот вопрос решен не был. Представитель треста утверждал, что поскольку земснаряд был арендован портом Вентспилс, последний должен нести обязанности по оплате услуг экипажа. Порт же исходил из того, что ввиду того, что между сторонами был по существу заключен договор фрахтования судна на время (тайм-чартер), судовладелец, т.е. трест «Ленгидроспецработы», обязан в силу п.3 ст.203 КТМ РФ оплачивать все расходы по содержанию членов экипажа земснаряда. На это представитель треста заявил, что ст.203 КТМ РФ, как и другие статьи, содержащиеся в главе X КТМ РФ, относится только к морскому судну, каковым подводный земснаряд не может быть признан. Поэтому о договоре фрахтования судна на время (тайм-чартере) в данном случае говорить нельзя, и надлежит решить этот спор в соответствии с общегражданским законодательством. Как должен быть разрешен настоящий спор?

**Задача №2.** 2 апреля 2002 г. Красноярский комбайновый завод подал заявку в Управление Красноярской железной дороги на 110 вагонов для грузов в период с 10 по 20 апреля 2002 г. железная дорога не сообщила отправителю об отказе или о принятии поданной заявки. К назначенному сроку вагоны для принятия заявленного груза поданы не были, в связи с чем грузоотправитель обратился в арбитраж с требованием о взыскании с железной дороги штрафа за неподачу вагонов. На заседании арбитража представитель железной дороги пояснил, что поскольку заявка на их подачу была подана с нарушением установленного в ст. 18 Транспортного устава железных дорог Российской Федерации 10-дневного срока подачи заявки, она не может иметь силу. Представитель грузоотправителя указал на то, что хотя срок подачи заявки действительно был нарушен, но Управление железной дороги не сообщило в установленный срок об отказе в принятии такой заявки и поэтому заявка должна быть признана принятой.

Позиция какой из спорящих сторон является правильной?

### ТЕМА 3. Претензии и иски по перевозкам.

**Задача №1.** В соответствии с долгосрочным договором об организации перевозок грузов между Красноярской железной дорогой и Ачинским элеватором последний обязан был не позднее 1 сентября 2002 г. предъявить к перевозке зерно для загрузки 30 вагонов. Однако в указанном квартале груз предъявлен не был, в связи с чем железная дорога потребовала уплаты предусмотренного УЖТ штрафа за непредъявление груза. На заседании арбитража представитель ответчика представил акт и справки о том, что 18 августа 2002 г. на элеваторе в результате аварии вышел из строя главный конвейер, в результате чего подача зерна была прекращена. По указанным основаниям он просил освободить Ачинский элеватор от штрафной ответственности за непредъявление груза. Представитель железной дороги обратил внимание на то, что конвейер элеватора вышел из строя всего на 4 дня - с 18 по 22 августа. Поэтому грузоотправитель мог выполнить свои обязанности по предъявлению зерна в оставшиеся до 1 сентября дни.

Что такое долгосрочные договоры об организации перевозок грузов и какое правовое значение могло иметь внесенное в них условие о сроках подачи транспортных средств и предъявлении груза для перевозки?

В каких случаях перевозчик или грузоотправитель могут быть освобождены от ответственности за неподачу транспортных средств или непредъявление груза к перевозке?

Имеет ли значение продолжительность аварии на предприятии отправителя с точки зрения возможности его освобождения от ответственности за непредъявление груза?

На ком лежит бремя доказывания факта аварии и срока прекращения основной производственной деятельности грузоотправителя?

**Задача № 2.** Дальневосточное морское пароходство обратилось с иском к кооперативу «Дальневосточный рыболов» о взыскании штрафа за непредъявление груза к перевозке. Предусмотренного в принятой пароходством заявке кооператива. Ответчик просил освободить его от уплаты штрафа по мотивам отсутствия его вины в непредъявлении груза ввиду неполучения консервной продукции от его поставщика. Факт нарушения обязанностей поставщиком кооператива был установлен на заседании арбитража.

Является ли отсутствие вины субъекта основанием освобождения его от ответственности за непредъявление груза?

Подлежит ли удовлетворению иск морского перевозчика?

### ТЕМА 4. Морское транспортное право.

**Задача №1.** Фрахтователь на основании рейсового чартера зафрахтовал судно для перевозки апельсинов в коробках по фрахтовой ставке 4 шиллинга за коробку. Капитан судовладельца подписал коносамент, в котором фрахтовая ставка была определена 3 шиллинга за коробку. Коносамент не содержал ссылки на чартер. После доставки груза между судовладельцем и фрахтователем возник спор по поводу того, по какой ставке должен быть выплачен фрахт.

Как разрешить этот спор?

**Задача №2.** Судовладелец отфрахтовал судно фрахтователю на основании рейсового чартера, содержащего условие о том, что капитан подписывает коноса-

менты, как они представлены без ущерба для чартера. Фрахтователь предъявил груз к отправке и представил коносамент для подписания по обычной форме. Капитан отказался подписать коносамент, поскольку в него не включена оговорка о том, что «судно не несет ответственности за выполнение обязанностей по отношению к грузу и за неприбытие к 1 июля». Фрахтователь расценил такой отказ как нарушение чартера и потребовал возмещения связанных с этим убытков.

Правомерен ли отказ капитана подписать коносамент?

Были ли и, если да, то каким образом в данном случае, защищены интересы судовладельца?

#### ТЕМА 5. Договор морской перевозки груза.

**Задача №1.** В рейсовом чартере, на основании которого было зафрахтовано судно, содержалось положение о том, что фрахтователь обязан сам осмотреть судно и решить находится ли оно в первоклассном состоянии. В ходе перевозки обнаружилось, что судно не было мореходным, и вследствие этого перевозимый груз оказался испорченным. Судовладелец отказался возместить ущерб, сославшись на то, что в соответствии с условиями чартера представители фрахтователя осмотрели судно перед рейсом и нашли его состояние вполне удовлетворительным. Поскольку иного условия, относящегося к приведению судна в мореходное состояние в чартере не было, судовладелец считал себя свободным от каких-либо иных обязанностей в отношении мореходного состояния судна, кроме обязанности предъявить его фрахтователю для осмотра. Правильны ли доводы судовладельца?

**Задача №2.** Зафрахтованное на рейс судно вышло с грузом из Балтимора. Вскоре после выхода из порта оно ударилось о лед и получило течь в форпике. Через какое-то время после аварии судно пропало без вести. Суд пришел к выводу, что оно затонуло вместе с экипажем. В ходе судебного разбирательства выяснилось, что капитан судна и старший механик были не способны выполнять свои функции, так как страдали хроническим алкоголизмом.

Можно ли признать такое судно немореходным и если да, то какое требование предъявляемое к мореходному состоянию судна, было в данном случае нарушено судовладельцем?

#### ТЕМА 6. Воздушное транспортное право

**Задача №1.** Туристическая компания «Глобус» зафрахтовала у авиационного предприятия «Внуково» два самолета ТУ-132 для перевозки спортивной делегации России в Грецию (аэропорт Афины). По прибытии в аэропорт «Внуково» представитель туристической компании обнаружил, что часть пассажирских мест одного из самолетов занята пассажирами, не входящими в его группу. На его требование освободить занятые места представитель воздушного предприятия пояснил, что каждому из пассажиров не входящих в спортивную делегацию, был продан пассажирский билет на рейс, и что его предприятие вправе было так поступить, потому что в одном из самолетов после размещения членов делегации оставались свободные места. Туристическая компания обратилась в арбитраж с иском о снижении размера вознаграждения авиапредприятию по договору фрахтования сообразно тому, что часть пассажирских помещений самолета была занята посторонними лицами.

Какое решение по данному спору надлежит вынести арбитражу?

**Задача №2.** Гражданин М. должен был вылететь из Москвы в Волгоград в служебную командировку. В аэропорту «Внуково» М. выяснил, что вылет его самолета задерживается на сутки по метеоусловиям. В связи с этим М. сдал билет в кассу аэропорта и потребовал уплаты ему суммы штрафа за задержку отправления самолета и возврата стоимости билета. Аэропорт отказался удовлетворить как то, так и другое требование М., сославшись на то, что вылет самолета был задержан по метеоусловиям Волгограда, не принимавшего самолеты, т.е. по обстоятельствам, не зависящим от воздушного перевозчика. Правильен ли отказ аэропорта?

#### ТЕМА 7. Железнодорожное транспортное право.

**Задача №1.** Пассажир Л. предъявил иск к Московской железной дороге в связи с тем, что выход со станции Москва-Казанская поезда на станцию Уфа был задержан железной дорогой на 3 часа. На судебном заседании представитель железной дороги утверждал, что поезд в пути следования ликвидировал отставание и прибыл на станцию назначения без опоздания, в связи с этим никаких убытков пассажир Л. не понес. В ответ на это истец пояснил, что на промежуточной станции Саранск он должен был передать предпринимателю М. важные документы, чего он не смог сделать вследствие опоздания поезда на станцию Саранск. Потому он понес существенные убытки. Обоснованны ли иски требования пассажира Л.?

**Задача №2.** Пассажиру А. были причинены телесные повреждения, повлекшие за собой стойкую утрату трудоспособности. В связи с этим он предъявил иск к железной дороге о возмещении причиненного ему ущерба. Представитель ответчика утверждал, что иски требования не обоснованы, так как телесные повреждения А. были причинены вследствие допущенной последним неосторожности при переходе из вагона в вагон и поэтому в соответствии с нормами УЖТ иск не подлежит удовлетворению.

Какое решение должно быть вынесено судом по настоящему делу?

#### ТЕМА 8. Автотранспортное право.

**Задача №1.** Владимирский горпромкомбинат сдал к перевозке 7 мест груза своего сотрудника для перевозки автомобильным транспортом из Владимира в Суздаль, куда был переведен на постоянную работу этот сотрудник. Перевозка проводилась без экспедитора, которому специально была бы поручена охрана груза. Во время рейса два места груза были утеряны ввиду недосмотра шофера. В связи с допущенной недостачей груза горпромкомбинат предъявил иск к автохозяйству о возмещении стоимости утраченного груза. При рассмотрении дела в арбитраже автохозяйство в качестве возражения против иска сослалась на то, что груз перевозился без экспедитора, и потому хотя шофер и расписался в принятии 7 мест груза, но в его обязанности не входило наблюдение за сохранностью груза. По указанным мотивам автохозяйство просило отказать в заявленном иске.

Правильны ли аргументы автоперевозчика?

**Задача №2.** Пассажир И. выехал с рейсовым автобусом по маршруту Москва - Нижний Новгород. В пути он испытал гипертонический криз, в связи с этим во Владимире был вынужден оставить автобус. На скорой помощи И. был доставлен во Владимирскую областную больницу. Невозможность продолжения рейса

была подтверждена медицинскими документами. Ссылаясь на внезапную болезнь, происшедшую во время рейса, И. потребовал от перевозчика полностью возратить ему стоимость билета. Управление пассажирских перевозок отказалось возратить И. уплаченную им провозную плату, указав, что болезнь И. наступила уже во время рейса, что часть пути он проделал на автобусе ответчика, и что после прекращения И. поездки перевозчик был лишен возможности реализовать билет на освободившееся место другому лицу. Как разрешить спор между сторонами?

#### ТЕМА 9. Внутренневодное транспортное право.

**Задача №1.** Ленское речное пароходство в соответствии с заявкой объединения «Ленапродукт» приняло груз мороженого мяса в количестве 17 тонн для доставки по речным путям в порт Ангарск. Доставка груза в порт назначения была осуществлена с просрочкой на 7 дней, в связи с чем значительная часть груза подверглась порче. Объединение «Ленапродукт» предъявило иск к перевозчику о возмещении вреда, причиненного порчей груза. На заседании арбитража представитель Ленского пароходства заявил, что несоблюдение срока доставки груза было вызвано решением Ленского бассейнового управления речного транспорта о временном запрещении движения судов по реке Лена (ст. 77 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ) ввиду резкого обмеления фарватера вследствие летней жары. В силу ст. 118 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ это обстоятельство, по мнению представителя пароходства, освобождает перевозчика от ответственности за несоблюдение сроков доставки груза.

Правильны ли доводы представителя ответчика? Проанализируйте ст.ст.77, 115, 116, 117, 118 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

**Задача №2.** Енисейское речное пароходство заключило договор буксировки плавучего ремонтного дока с Минусинским судостроительным заводом, по которому пароходство в качестве буксировщика обязалось отбуксировать док в распоряжение порта Дудинка. Во время буксировки один из буксирных тросов соединительного устройства между буксировщиком и буксируемым объектом лопнул, и буксируемый объект, ударившись о кромку каменистого берега, получил повреждение. По заключению технической экспертизы, выход из строя соединительного устройства произошел вследствие изношенности использованных при его устройстве материалов. В связи с повреждением плавучего дока отправитель буксируемого объекта предъявил к буксировщику требования о возмещении убытков, вызванных расходами по восстановлению дока в прежнем состоянии. Представитель Енисейского речного пароходства на заседании арбитражного суда иск не признал, пояснив, что разрыв соединительного устройства имел место в силу скрытого дефекта использованного троса, который пароходство не могло обнаружить даже при проявлении должной заботливости и поэтому вины пароходства в наступлении аварии нет.

Подлежит ли буксировщик освобождению от ответственности за повреждение буксируемого объекта?



#### **5.4. Методические материалы, определяющие процедуры оценивания знаний, умений, навыков**

##### **Критерии оценивания ответа обучающегося**

Высшим баллом **«отлично» (зачтено)** аттестуется обучающийся, полностью овладевший программным материалом или точно и полно выполнивший практические задания. При этом он проявляет самостоятельность в суждениях, умение представить тезисный план ответа; владение теорией, умение раскрыть содержание проблемы; свободное оперирование научным аппаратом, умение иллюстрировать теоретические положения конкретными примерами, апеллировать к источникам. Обучающийся, опираясь на межпредметные связи, показывает способность связать научные положения с будущей практической деятельностью; умение делать аргументированные выводы; уверенно, логично, последовательно и грамотно излагать ответ на вопрос.

Оценка **«хорошо» (зачтено)** ставится, если обучающийся овладел программным материалом, умеет оперировать основными категориями и понятиями изучаемой отрасли знаний, но самостоятельность суждений, знание литературы у него более ограничены. Он умеет представить план ответа; владеет теорией, раскрывающей проблему; умеет иллюстрировать основные теоретические положения конкретными примерами и практики. Вместе с тем допускает ошибки в ходе ответа на вопросы. Умеет делать аргументированные выводы; уверенно, логично, последовательно и грамотно излагает ответ на вопрос.

Оценка **«удовлетворительно» (зачтено)** ставится обучающемуся, который в основном знает материал программы, в целом верно выполнил задания, но знания его неполны и поверхностны, самостоятельные суждения отсутствуют. Обучающийся имеет представление о требованиях практики в своей профессиональной области, знает основную литературу, обладает необходимыми умениями. Может оперировать основными понятиями и категориями изучаемой науки, но допускает ошибки в ответе, обнаруживает пробелы в знаниях. Умеет делать выводы; грамотно излагает ответ на вопрос.

Оценка **«неудовлетворительно» (не зачтено)** ставится, если обучающийся демонстрирует незнание или непонимание учебного материала, не владеет навыками, овладение которыми предусмотрено программой дисциплины, не может выполнить предложенных заданий, не знаком с основной рекомендованной литературой. Это проявляется в отсутствии плана ответа, существенных ошибках при изложении материала, трудностях в практическом применении знаний, неумении сформулировать выводы.

##### **5.5. Образовательные технологии:**

1. Классические формы занятий: практические занятия (семинары) и лекции.

2. Интерактивные формы проведения занятий: ролевые игры, модельные судебные процессы, разбор конкретных ситуаций и др.

3. Внеаудиторная работа: конференции, кружки, консультации, электронное тестирование.

4. Руководство написанием письменных работ: эссе, самостоятельных, выпускных работ.

5. В зависимости от возможностей МосГУ - встречи с представителями российской и зарубежной юридической науки, организация мастер-классов и круглых столов.

## **6. Методические рекомендации преподавателям по технологии реализации дисциплины**

При чтении лекционного материала занятия могут проходить с использованием:

- информационно-коммуникационных образовательных технологий: *лекция-визуализация* – изложение содержания каждой темы сопровождается презентацией (демонстрацией учебных материалов, представленных в среде программы Microsoft Powerpoint)

- интерактивных технологий (*лекция «обратной связи»* – лекция-провокация, в которой часть материала приводится с заранее запланированными ошибками, после чего завязывается лекция-беседа, лекция-дискуссия).

На всех практических занятиях обучающиеся выполняют задания на рабочем месте за персональным компьютером, пользуясь консультацией преподавателя на индивидуальном уровне.

В качестве домашних заданий обучающиеся заканчивают работу, выданную на практических занятиях, а также выполняют индивидуальные задания, выдаваемые преподавателем, с проверкой и обсуждением результата выполнения на следующем занятии.

С целью повышения эффективности учебного процесса, в ходе практических занятий используются:

- интерактивные технологии, например, семинар-дискуссия – коллективное обсуждение какого-либо спорного вопроса, проблемы, выявление мнений в группе;

- информационно-коммуникационные образовательные технологии: практическое занятие в форме презентации (представление результатов исследовательской деятельности с использованием специализированных программных сред);

- инновационные методы: использование мультимедийных учебников, электронных версий эксклюзивных курсов в преподавании дисциплины; использование медиаресурсов, энциклопедий, электронных библиотек и Интернет; использование программно-педагогических тестовых заданий для проверки знаний обучающихся и т.д.

Кроме того, инновационные методы также предполагают и применение методов активного обучения: интерактивные методы обучения: («метод кейсов», метод проектов), модульно-рейтинговые технологии организации учебного процесса и др.

Кейсы-случаи (занятия на тренажерах) - это очень краткие кейсы, описывающие один случай. Кейсы этого типа могут использоваться во время лекции или семинара для демонстрации того или иного понятия или как тема для обсуждения. Их можно быстро прочитать, и обычно они не требуют от обучающихся специальной подготовки до начала занятий. Кейсы-случаи полезны при

знакомстве с методом кейсов.

Вспомогательные кейсы - основная цель которых – передать информацию. Это интереснее, чем традиционное чтение или изучение раздаточного материала. Обучающиеся гораздо лучше воспринимают информацию, представленную в виде кейса, чем, если бы она была в безличном документе. Типичный вспомогательный кейс может быть использован как основа, на базе которой обсуждаются другие кейсы.

Кейсы-упражнения (контекстное обучение) дают обучающемуся возможность применить определенные приемы и широко использовать материал кейсов, когда необходим количественный анализ. Манипулировать цифрами в контексте реальной ситуации гораздо интереснее, чем делать простые упражнения.

Кейсы-примеры, где обучающемуся необходимо проанализировать информацию из кейса и выявить наиболее важные связи между различными составляющими. Обычно здесь встает вопрос: почему все произошло неправильно, и как этого можно было избежать. Комплексные кейсы - описывают ситуации, где значимые аспекты спрятаны в большом количестве информации, большая часть которой несущественная. Задача обучающегося – отделить важные аспекты от мало значимых и не отвлекать на них внимания. Сложность может состоять в том, что выделенные аспекты могут быть взаимосвязаны.

Кейсы-решения, где обучающимся необходимо решить, что они будут делать в сложившихся обстоятельствах, и сформулировать план действий. Для этого обучающемуся необходимо разработать ряд обоснованных подходов и потренироваться в выборе подхода, который больше всего нацелен на успех.

## **7. Методические указания для обучающихся по освоению дисциплины**

Обучение по дисциплине «Транспортное право» предполагает изучение курса на аудиторных занятиях (лекционного и семинарского типа) и самостоятельной работы обучающихся.

### **7.1. Методические указания по подготовке к занятиям лекционного типа**

С целью обеспечения успешного обучения обучающийся должен готовиться к лекции, поскольку она является важнейшей формой организации учебного процесса. Лекции

- знакомят с новым учебным материалом,
- разъясняют учебные элементы, трудные для понимания,
- систематизируют учебный материал,
- ориентируют в учебном процессе.

Подготовка к занятиям лекционного типа заключается в следующем:

- внимательно прочитайте материал предыдущей лекции,
- узнайте тему предстоящей лекции (по тематическому плану, по информации лектора),
- ознакомьтесь с учебным материалом по учебнику и учебным пособиям,
- постарайтесь уяснить место изучаемой темы в своей профессиональной подготовке,

- запишите возможные вопросы, которые вы зададите лектору на лекции.

## **7.2. Методические указания по подготовке к занятиям семинарского типа**

Особенность занятий семинарского типа объясняется логикой их построения, которой обучающимся необходимо придерживаться. Цель занятий семинарского типа заключается в закреплении знаний, полученных на лекции и самостоятельной работе над литературой, расширении круга знаний.

При подготовке к занятиям семинарского типа:

- внимательно прочитайте материал лекций, относящихся к данному семинарскому занятию, ознакомьтесь с учебным материалом по учебнику и учебным пособиям,
- выпишите основные термины,
- ответьте на контрольные вопросы по семинарским занятиям, готовьтесь дать развернутый ответ на каждый из вопросов.
- уясните, какие учебные элементы остались для вас неясными и постарайтесь получить на них ответ заранее (до семинарского занятия).

## **7.3. Методические рекомендации по самостоятельной работе**

Самостоятельная работа – важная составная часть высшего образования. Ее организация во многом определяет эффективность учебного процесса и способствует выработке навыков самообразования.

Самостоятельная работа включает подготовку обучающихся к практическим занятиям и зачету. Эта подготовка состоит в знакомстве с содержанием нужных глав учебных пособий, которые указаны в разделе «Литература», и выполнении заданий, выдаваемых преподавателем на занятиях, в том числе – из списка, приведенного в разделе «Темы самостоятельных работ». Планом практических занятий предусмотрено, что задания на самостоятельную работу частично могут выполняться обучающимся на занятиях.

## **7.4. Методические рекомендации по подготовке к зачету**

К зачету необходимо готовиться целенаправленно, регулярно, систематически и с первых дней обучения по данной дисциплине.

В самом начале учебного курса познакомьтесь со следующей учебно-методической документацией:

- программой по дисциплине,
- перечнем компетенций, которыми необходимо владеть,
- учебно-тематическим планом дисциплины,
- контрольными мероприятиями,
- учебником, учебными пособиями по дисциплине, а также электронными ресурсами.
- перечнем зачетных вопросов.

Систематическое выполнение учебной работы на занятиях лекционного и семинарского типа позволит успешно освоить дисциплину и создать хорошую базу для сдачи зачета.

## **8. Учебно-методическое и информационное обеспечение дисциплины (включая самостоятельную работу):**

### *а) основная литература:*

1. Луценко П.А. Транспортное право [Электронный ресурс] : учебное пособие / П.А. Луценко. — Электрон. текстовые данные. — Воронеж: Воронежский Государственный Аграрный Университет им. Императора Петра Первого, 2015. — 140 с. — 2227-8397. — Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/72775.html>
2. Морозов, С. Ю. Транспортное право : учебник для академического бакалавриата / С. Ю. Морозов. — 4-е изд., пер. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2018. — 257 с. — (Серия : Бакалавр. Академический курс). — ISBN 978-5-534-02496-8. — Режим доступа : [www.biblio-online.ru/book/C371DAB5-37EC-4911-82DF-F1CB37EF5A72](http://www.biblio-online.ru/book/C371DAB5-37EC-4911-82DF-F1CB37EF5A72).
3. Стрельникова И.А. Транспортное право [Электронный ресурс] : учебное пособие и практикум / И.А. Стрельникова. — Электрон. текстовые данные. — М. : Московский гуманитарный университет, 2017. — 392 с. — 978-5-906912-33-6. — Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/74743.html>

### *б) дополнительная литература:*

1. Баталов А.А. Современное международно-правовое регулирование воздушных сообщений. Теория и практика [Электронный ресурс] : монография / А.А. Баталов. — Электрон. текстовые данные. — М. : Зерцало-М, 2008. — 224 с. — 978-5-94373-149-5. — Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/4537.html>
2. Воздушный кодекс Российской Федерации [Текст] : предисл. и постат. науч.-практ. коммент. к Воздушному кодексу РФ разработчиков воздушного законодательства / [авт. коллектив науч.-практ. коммент.: Травников А. И. и др.]. - М. : Б-чка "Рос. газ.", 2011. - 607 с. -
3. Гречуха, Владимир Николаевич. Транспортное право России [Текст] : Учебник для академического бакалавриата: Рек. Учебно-метод. отд. высш. образования в качестве учеб. для студ. вузов, обучающихся по юрид. напр. и спец.: Доп. Учебно-метод. объединением вузов РФ по юрид. образованию в качестве учеб. для студ. вузов / В. Н. Гречуха ; Финансовый ун-т при правительстве РФ. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : Юрайт, 2015. - 484 с.
4. Егиазаров В.А. Транспортное право [Электронный ресурс] : учебник / В.А. Егиазаров. — Электрон. текстовые данные. — М. : Юстицинформ, 2011. — 608 с. — 978-5-7205-1041-1. — Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/13411.html>
5. Кузьмина М.А. Транспортное право (Автомобильный транспорт) [Электронный ресурс] : учебное пособие / М.А. Кузьмина, В.А. Грановский. — Электрон. текстовые данные. — Краснодар: Кубанский государственный технологический университет, Южный институт менеджмента, 2010. — 188 с. — 978-5-8333-0369-6. — Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/9780.html>

6. Общая теория государства и права [Текст] : академ. курс : Учебник для вузов : В 2 т. / Отв. ред. М.Н.Марченко; МГУ. - М. : Зерцало, 2000 - . Т.2 : Теория права : учебное пособие. - 2000. - 639 с
7. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении [Электронный ресурс] / Н.Н. Остроумов. — Электрон. текстовые данные. — М. : Статут, 2009. — 268 с. — 978-5-8354-0557-2. — [Режим доступа: http://www.iprbookshop.ru/29163.html](http://www.iprbookshop.ru/29163.html)
8. Юдин В.Я. Защита интересов предприятия при перевозке грузов железнодорожным транспортом [Электронный ресурс] / В.Я. Юдин. — Электрон. текстовые данные. — Москва, Ижевск: Регулярная и хаотическая динамика, Ижевский институт компьютерных исследований, 2014. — 172 с. — 978-5-93972-982-6. — [Режим доступа: http://www.iprbookshop.ru/28889.html](http://www.iprbookshop.ru/28889.html)

*в) источники*

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Брюссель, 25.08.1924г.) // Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли. Т.II. - Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1973. - С.161-174.
2. Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (Гамбург, 27.04.1979г.) // Сборник международных договоров СССР. Вып. XLIV.-М, 1990г. С.225-238.
3. Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года (Афины, 13.12. 1974г.) // Ведомости ВС СССР. 21 сентября 1983 г. № 38. Ст.570.
4. Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12.10.1929г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. VIII. - М., 1935. - С.326-339.
5. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (Женева, 14.11.1975г.) // Сборник международных договоров СССР. Вып. XXXVIII. - М., 1984. - С.266-281.
6. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19.05.1956 г.) // Международные перевозки грузов. – Спб., 1993. С.21-40.
7. Соглашение о международном прямом смешанном железнодорожно-водном грузовом сообщении (МЖС) (София, 14.12.1959г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXI. - М., 1967. - С.429-431.
8. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23.09.1971г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIX. - М., 1975. - С.90-95.
9. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1979 (Гаага, 16.12.1970г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций,

заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXVII. - М., 1974. - С.292-296.

10. Конвенция о преступлениях и некоторых других действиях, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14.09.1963г.) // Сборник действующих договоров СССР с иностранными государствами. Вып. XLIV. - М., 1990. - С.218-225.

11. Международная конвенция о спасании (Лондон, 28.04.1989г.) // Бюллетень международных договоров. 2001. №4. - С.5-12.

12. Международная конвенция по поиску и спасанию на море (Гамбурге, 27.04.1979г.) // Сборник международных договоров СССР. Вып. XLIV. - М., 1990. - С.225-238.

13. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (Рим, 10.03.1988г.) // Бюллетень международных договоров. 2002. №1. - С.3-12.

14. Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море (Лондон, 20.10.1972г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. - М., 1979. - С.435-461.

15. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8.11.1968 г.) // Treaty Series. Volume 1732.-New York United Nations, 1999. P. 396-587.

16. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (Лондоне, 17.06.1960г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. - М., 1971. - С.86-91.

17. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ // Российская газета. - №85-86. - 1999. - 1-5 мая.

18. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 апреля 2001 года № 24-ФЗ // СЗ РФ. - 2001. - №11, ст.1001. - С.2523-2598.

19. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года 60-ФЗ // СЗ РФ. - 1997. - №12, ст.1383. - С.2386-2425.

20. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 года № 18-ФЗ // СЗ РФ. - 2003. - №2, ст.170. - С.307-358.

21. Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007 года №259-ФЗ // СЗ РФ. - 2007. - № 46. Ст.5555.

22. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 года № 51-ФЗ // Российская газета. - №238-239. - 1994. - 8 декабря.

23. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 года № 14-ФЗ // Российская газета. - №23. - 1996. - 6 февраля; №24. - 1996. - 7 февраля; №25. - 1996. - 8 февраля; №27. - 1996. - 10 февраля.

24. Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 8 ноября 2007 года № 257 - ФЗ // СЗ РФ. - 2007. - №46, ст.5553. - С.11427-11472.

25. Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ // СЗ РФ. - 2011. - №33 (ч.1), ст.3430. - С.6979-

6991.

26. Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 261 «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. - 2007. - №46, ст.5557. – С.11501-11527.

27. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 года № 17-ФЗ // СЗ РФ. - 2003. - №2, ст.169. – С.282-306.

28. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ // СЗ РФ. - 2007. - №7,ст.837. – С.1812-1818.

29. Постановление Правительства РФ от 02.04.2012 № 280 "Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)" // СЗ РФ. 2012. № 15, ст. 1793.

30. Постановление Правительства РФ от 05.05.2012 № 457 "О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)" (вместе с "Положением о лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)", "Положением о лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)") // СЗ РФ. 2012. № 20, ст. 2555.

31. Постановление Правительства РФ от 06.03.2012 № 193 "О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте" (вместе с "Положением о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров", "Положением о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов", "Положением о лицензировании деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)", "Положением о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах") // СЗ РФ. 2012. № 12, ст. 1416.

32. Постановление Правительства РФ от 21.03.2012 № 221 "О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте" (вместе с "Положением о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров", "Положением о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов", "Положением



о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте") // СЗ РФ. 2012. № 14, ст. 1629.

г) информационные справочные системы:

*Электронно-библиотечные системы*

<b>№ №</b>	<b>ЭБС, к которым имеют доступ обучающиеся (на договорной основе)</b>	<b>Описание ЭБС</b>	<b>Используемый для работы адрес</b>
1.	ЭБС издательства «Юрайт»	Электронно-библиотечная система, коллекция электронных версий книг.	<a href="http://www.biblio-online.ru/">http://www.biblio-online.ru/</a> 100% доступ. Версия для слабовидящих.
2.	ЭБС издательства «Лань»	Электронно-библиотечная система, электронные книги, учебники для ВУЗов. Коллекция «Музыка».	<a href="http://e.lanbook.com/">http://e.lanbook.com/</a> 100% доступ. Версия для слабовидящих.
3.	ЭБС IPR BOOKS	Современный ресурс для получения качественного образования, предоставляющий доступ к учебным и научным изданиям, необходимым для обучения и организации учебного процесса в нашем учебном заведении.	<a href="http://www.iprbookshop.ru/">http://www.iprbookshop.ru/</a> 100% доступ. Версия для слабовидящих.

*Справочные системы и базы данных*

<b>№№</b>	<b>Справочные системы и базы данных к которым имеют доступ обучающиеся (на договорной основе)</b>	<b>Используемый для работы адрес</b>
1.	<a href="http://Polpred.com">Polpred.com</a> <b>Обзор СМИ.</b> В рубрикаторе: 53 отрасли / 600 источников / 9 федеральных округов РФ / 235 стран и территорий / главные материалы / статьи и интервью 9000 первых лиц. Ежедневно тысяча новостей, полный текст на русском языке, миллионы сюжетов информагентств и деловой прессы за 15 лет. Доступ на Polpred.com открыт со всех	<a href="http://polpred.com/news/">http://polpred.com/news/</a>

	компьютеров библиотеки.	
2.	Справочно-правовая система «Консультант Плюс»	<a href="http://www.consultant.ru">http://www.consultant.ru</a>

*Информационные ресурсы открытого доступа*

<b>№ №</b>	<b>Описание электронного ресурса</b>	<b>Используемый для работы адрес</b>
1.	Официальный интернет портал правовой информации	<a href="http://www.pravo.gov.ru">http://www.pravo.gov.ru</a>
2.	Сайт Президента РФ	<a href="http://www.kremlin.ru">http://www.kremlin.ru</a>
3.	Сайт Правительства РФ	<a href="http://government.ru">http://government.ru</a>
4.	Сайт Государственной Думы РФ	<a href="http://duma.gov.ru">http://duma.gov.ru</a>
5.	Справочно-правовая система «Гарант»	<a href="http://www.garant.ru">http://www.garant.ru</a>
6.	Единый федеральный реестр сведений о банкротстве	<a href="https://bankrot.fedresurs.ru">https://bankrot.fedresurs.ru</a>
7.	Картотека дел арбитражных судов	<a href="https://kad.arbitr.ru">https://kad.arbitr.ru</a>
8.	Министерство юстиции России	<a href="http://minjust.ru">http://minjust.ru</a>
9.	Единый федеральный реестр юридически значимых сведений о фактах деятельности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и иных субъектов экономической деятельности (Федресурс)	<a href="https://fedresurs.ru">https://fedresurs.ru</a>
10.	Сведения о государственной регистрации юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, крестьянских (фермерских) хозяйств	<a href="https://egrul.nalog.ru">https://egrul.nalog.ru</a>
11.	Федеральная Антимонопольная Служба	<a href="https://fas.gov.ru">https://fas.gov.ru</a>
12.	Центральный банк РФ	<a href="https://www.cbr.ru">https://www.cbr.ru</a>
13.	Федеральная служба государственной статистики	<a href="http://www.gks.ru">http://www.gks.ru</a>
14.	Публичная кадастровая карта	<a href="https://pkk5.rosreestr.ru">https://pkk5.rosreestr.ru</a>
15.	Сайт единой информационной системы закупок	<a href="http://zakupki.gov.ru">http://zakupki.gov.ru</a>
16.	Научная электронная библиотека «Киберленинка»	<a href="https://cyberleninka.ru">https://cyberleninka.ru</a>
17.	Российская газета	<a href="https://rg.ru">https://rg.ru</a>
18.	ЗАКОН И ПРАВО. БИБЛИОТЕКА ЮРИСТА	<a href="https://legallib.ru">https://legallib.ru</a>
19.	ЖУРНАЛ «ОБРАЗОВАНИЕ И ПРАВО»	<a href="https://education.law-books.ru">https://education.law-books.ru</a>
20.	Конституционный Суд РФ	<a href="http://www.ksrf.ru">http://www.ksrf.ru</a>
21.	Верховный Суд РФ	<a href="http://www.supcourt.ru">http://www.supcourt.ru</a>
22.	Европейский Суд по правам человека	<a href="http://www.echr.ru">http://www.echr.ru</a>
23.	Московский городской суд	<a href="http://www.mos-gorsud.ru">http://www.mos-gorsud.ru</a>

24.	Научная электронная библиотека eLIBRARY.RU (с полнотекстовыми электронными версиями периодических журналов).	<a href="http://elibrary.ru/defaultx.asp">http://elibrary.ru/defaultx.asp</a>
-----	--	---

д) система электронного обучения:

Электронное обучение в МосГУ <http://elearn.mosgu.ru>

## **9. Материально-техническое обеспечение дисциплины**

Университет располагает материально-технической базой, соответствующей действующим противопожарным правилам и нормам охраны труда и здоровья обучающихся и обеспечивающей проведение занятий лекционного типа, занятий семинарского типа, курсового проектирования (выполнения курсовых работ), групповых и индивидуальных консультаций, текущего контроля и промежуточной аттестации, а также помещения для самостоятельной работы и помещения для хранения и профилактического обслуживания учебного оборудования.

Для проведения занятий лекционного типа используются аудитории, укомплектованные специализированной мебелью и техническими средствами обучения, служащими для представления информации большой аудитории: доска меловая, доска магнитная, комплект звукоусиления, мультимедиа-проектор, компьютер, экран, мультимедийные презентации и видеоматериалы.

Для проведения занятий семинарского типа, групповых и индивидуальных консультаций, текущего и промежуточного контроля используются аудитории, укомплектованные специализированной мебелью и техническими средствами обучения, служащими для представления информации обучающимся: доска меловая, мультимедиа-проектор, ноутбук.

Помещения для самостоятельной работы студентов: читальный зал библиотеки МосГУ, аудитории №107, №514, №417, №225 (3 учебный корпус), аудитория №16 (1 учебный корпус), аудитория №311 (учебный корпус В), аудитория №35 (2 учебный корпус), укомплектованные специализированной мебелью и оснащенный компьютерной техникой с возможностью выхода в Интернет и обеспечением доступа в электронную информационно-образовательную среду организации.

В качестве лицензионного программного обеспечения используется MS Office и «Гарант».

В Университете созданы специальные условия для получения высшего образования по образовательным программам обучающимися с ограниченными возможностями здоровья. Имеются учебные аудитории, предназначенные для проведения всех видов учебных занятий и самостоятельной работы обучающихся с ограниченными возможностями здоровья.

## **10. Особенности обучения лиц с ограниченными возможностями здоровья**

Организация образовательного процесса для лиц с ограниченными возможностями здоровья осуществляется в соответствии с «Методическими реко-

мендациями по организации образовательного процесса для инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья в образовательных организациях высшего образования, в том числе оснащённости образовательного процесса» Министерства образования и науки РФ от 08.04.2014г. № АК-44/05вн и «Положением об обучении инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья», утвержденным ректором АНО ВО «Московский гуманитарный университет» от 30.05.2018 г.

Подбор и разработка учебных материалов для обучающегося с ограниченными возможностями здоровья производится с учетом их индивидуальных особенностей.

Предусмотрена возможность обучения по индивидуальному графику.