

Документ подписан простой электронной подписью
Информация о владельце:
ФИО: Новиков Денис Владимирович
Должность: Директор филиала
Дата подписания: 11.11.2024 10:37:56
Уникальный программный ключ:
3357c68ce48ec4f695c95289ac7a9678e502b660

Темы рефератов
по дисциплине Транспортное право
для студентов направления подготовки
23.03.01 Технология транспортных процессов

Контролируемые компетенции:

ОПК-2. Способен осуществлять профессиональную деятельность с учетом экономических, экологических и социальных ограничений на всех этапах жизненного цикла транспортно-технологических машин и комплексов

Тема 2.2.1 Лицензирование и иные ограничения на транспорте

1. Лицензионные требования и условия при осуществлении конкретных видов деятельности на внутреннем водном транспорте. Иные разрешения (кроме лицензии) необходимые для осуществления отдельных видов деятельности (перевозок) на внутреннем водном транспорте. Порядок и условия их получения.
2. Лицензионные требования и условия при осуществлении конкретных видов деятельности на морском транспорте. Иные разрешения (кроме лицензии) необходимые для осуществления отдельных видов деятельности (перевозок) на морском транспорте. Порядок и условия их получения.
3. Лицензионные требования и условия при осуществлении конкретных видов деятельности на автомобильном транспорте. Иные разрешения (кроме лицензии) необходимые для осуществления отдельных видов деятельности (перевозок) на автомобильном транспорте. Порядок и условия их получения.
4. Лицензионные требования и условия при осуществлении конкретных видов деятельности на воздушном транспорте. Иные разрешения (кроме лицензии) необходимые для осуществления отдельных видов деятельности (перевозок) на воздушном транспорте. Порядок и условия их получения.
5. Лицензионные требования и условия при осуществлении конкретных видов деятельности на железнодорожном транспорте. Иные разрешения (кроме лицензии) необходимые для осуществления отдельных видов деятельности (перевозок) на железнодорожном транспорте. Порядок и условия их получения.

Тема 2.2.2 Техническое регулирование на транспорте

1. Правовые основы технического регулирования на внутреннем водном транспорте (технические регламенты на транспорте, иные документы технического регулирования (стандартизации), объекты технического регулирования, краткое содержание данных документов, органы власти, ответственные за организацию и контроль в сфере технического регулирования).
2. Правовые основы технического регулирования на морском транспорте (технические регламенты на транспорте, иные документы технического регулирования (стандартизации), объекты технического регулирования, краткое содержание данных документов, органы власти, ответственные за организацию и контроль в сфере технического регулирования).
3. Правовые основы технического регулирования на автомобильном транспорте (технические регламенты на транспорте, иные документы технического регулирования (стандартизации), объекты технического регулирования, краткое содержание данных документов, органы власти, ответственные за организацию и контроль в сфере технического регулирования).

4. Правовые основы технического регулирования на воздушном транспорте (технические регламенты на транспорте, иные документы технического регулирования (стандартизации), объекты технического регулирования, краткое содержание данных документов, органы власти, ответственные за организацию и контроль в сфере технического регулирования).

5. Правовые основы технического регулирования на железнодорожном транспорте (технические регламенты на транспорте, иные документы технического регулирования (стандартизации), объекты технического регулирования, краткое содержание данных документов, органы власти, ответственные за организацию и контроль в сфере технического регулирования).

Тема 2.2.3 Антимонопольное и тарифное регулирование на транспорте

1. Понятие и виды естественных монополий в сфере внутреннего водного транспорта; нормативные акты, регулирующие их деятельность.

2. Понятие и виды естественных монополий в сфере морского транспорта; нормативные акты, регулирующие их деятельность.

3. Понятие и виды естественных монополий в сфере воздушного транспорта; нормативные акты, регулирующие их деятельность.

4. Понятие и виды естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта; нормативные акты, регулирующие их деятельность.

5. Виды деятельности подлежащие тарифному регулированию на транспорте (юридические основания, примеры).

**Комплект типовых задач
по дисциплине Транспортное право
для студентов направления подготовки
23.03.01 Технология транспортных процессов**

Контролируемые компетенции:

ПК-8. Способностью обеспечить осуществление транспортно-логистической деятельности в соответствии с нормативно-правовыми документами, технологическими нормативами, законодательными и административными актами в области транспорта

1. Агрофирма предъявила к железнодорожному перевозчику иск о взыскании 700 тыс. руб., составляющих ущерб, нанесенный порчей винограда в результате просрочки в доставке груза. Ответчик — перевозчик — иск не признал, ссылаясь на то, что груз был доставлен ими в срок, установленный в качественном удостоверении. При рассмотрении материала было установлено, что часть винограда была отгружена грузоотправителем с пороками, которые не могли образоваться в пути следования, что привело к порче (гнили) винограда. Порча другой части винограда произошла в процессе перевозки груза в результате того, что виноград был отгружен грузоотправителем потребительской зрелости.

В каких случаях наступает ответственность за несохранность скоропортящихся грузов? Как следует разрешить данный спор? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

2. Гражданин К. заключил с перевозчиком договор перевозки из Ростова в Москву груза помидоров и слив. В договоре были указаны сроки подачи вагонов под погрузку. Перевозчик подал вагоны с опозданием на шесть дней. Ко дню подачи вагонов груз начал портиться. В результате при продаже груза К. потерпел значительные убытки и предъявил в суде иск об их возмещении. Перевозчик отказался возместить К. убытки по тем мотивам, что задержка подачи вагонов явилась следствием размытия полотна железной дороги вышедшими из берегов реками.

Как должен быть разрешен спор между гражданином К. и перевозчиком? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

3. Завод предъявил иск о взыскании 1,5 млн. руб. с перевозчика в связи с утратой пяти контейнеров с грузом, стоимость которых составляла указанную сумму. Перевозчик в обоснование отказа в иске сослался на то, что груз не был принят к перевозке, и завод не смог представить накладную с отметкой о времени принятия груза. Представитель завода указал, что накладная на данную отправку не была выписана. Однако наличие обязательства по перевозке подтверждается квитанцией о принятии груза. Подлинник такой квитанции он представить не может, но, судя по реестру почтовых документов, сохранившихся в делах завода, она была выписана с указанием даты принятия перевозчиком груза к перевозке.

Является ли в данном случае реестр почтовых документов достаточным доказательством, подтверждающим принятие груза к перевозке?

4. Фирма предъявила иск к железнодорожному перевозчику о взыскании 2 млн. руб. в связи с утратой груза при перевозке. Истец просил также возместить ему убытки,

выразившиеся в том, что из-за отсутствия оборудования он не смог организовать производство товаров и не получил в связи с этим прибыль в сумме 500 тыс. руб. Перевозчик согласился возместить фирме М. лишь стоимость утраченного груза, отказываясь возмещать упущенную выгоду в размере 500 тыс. руб.

Как должен быть разрешен указанный спор? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

5. Ростовский мясокомбинат сдал перевозчику 280 т мороженого говяжьего мяса для доставки в адрес Московского мясоконсервного завода. Груз прибыл в исправных вагонах с исправными запорно-пломбировочными устройствами. Однако на станции назначения в одном из вагонов была обнаружена недостача груза в количестве 10 т, о чем был составлен коммерческий акт. В связи с недостачей груза Московский мясоконсервный завод предъявил иск к перевозчику о взыскании 750 тыс. руб. в возмещение стоимости недостающего груза. Ответчик, не отрицая факт недостачи груза, утверждал, что вины перевозчика в недостаче нет, а поскольку груз прибыл в исправных вагонах за пломбами отправителя, грузовладелец обязан доказать вину перевозчика в недостаче и только тогда в силу ст. 118 УЖТ РФ иск может быть удовлетворен. Возражая ему, представитель грузовладельца ссылаясь на ст. 796 ГК РФ, в соответствии с которой перевозчик во всех случаях несет ответственность, если не докажет отсутствие своей вины.

Как надлежит разрешить этот спор? Оформите необходимые претензию, исковое заявление.

6. Фабрика «Ивановский трикотаж» предъявила иск к перевозчику в связи с повреждением сданных перевозчику 200 связок трикотажной ткани для доставки в Санкт-Петербург в адрес ООО «Северная швея». По заключению товароведческой экспертизы, ткань была порвана и загрязнена и на 100% не пригодна для изготовления из нее трикотажных изделий. Перевозчик иска не признал, сославшись на то, что несколько вагонов с грузом сошли с рельсов ввиду налетевшего на состав смерча, предотвратить который перевозчик не мог. В подтверждение указанного факта ответчик представил справки Росгидромета и коммерческий акт о повреждении груза. Представитель истца утверждал, что доводы перевозчика не могут быть приняты во внимание, так как смерч, равно как и другие природные явления, не упомянуты в числе обстоятельств, перечисленных в ст. 95 УЖТ РФ, освобождающих перевозчика от ответственности за несохранность груза.

Как надлежит разрешить настоящий спор? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

7. ООО «Росвино» заключило договор перевозки партии коньяка с ОАО «РЖД» и отправил по этому договору в адрес ООО «Мир вина» восемь вагонов с грузом коньяка в сопровождении трех своих представителей. На станции назначения была обнаружена недостача груза на общую сумму 280 тыс. руб. Не оспаривая факт недостачи груза, представитель перевозчика заявил, что грузовладелец не доказал, что недостача груза допущена по вине перевозчика. Поэтому в соответствии со ст. 118 УЖТ перевозчик, перевозивший груз в сопровождении представителя грузоотправителя, не может нести ответственность за происшедшую недостачу.

Можно ли согласиться с доводами представителя перевозчика? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

8. Воздушное предприятие «Истлайн» приняло для доставки самолетом в аэропорт Екатеринбурга восемь ящиков винограда и 14 ящиков груш. В московском аэропорту «Внуково» груз был перегружен на другой самолет, в связи с чем транспортировка была

задержана на 24 часа. В аэропорт Екатеринбурга самолет прибыл в срок, предусмотренный расписанием движения воздушных судов. После выгрузки груз в течение суток находился на складе аэропорта ввиду того, что получатель груза несвоевременно его получил. При принятии груза получателем было обнаружено отсутствие пяти ящиков груш. Кроме того, доставленный виноград подвергся порче и утратил товарный вид. По заключению товароведческой экспертизы порча винограда произошла в силу его естественных свойств и предотвратить ее воздушное предприятие не могло. Что же касается утраты пяти ящиков груш, то объяснить ее причины воздушный перевозчик не смог, указав лишь, что охрана груза на всем пути его следования и, в частности, в порту перегрузки была организована надлежащим образом. Грузополучатель обратился с иском в суд, в котором просил возместить его убытки, причиненные как недостачей пяти ящиков груш, так и порчей семи ящиков винограда.

Какое решение по настоящему спору должно быть принято арбитражным судом? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

9. При осуществлении подводных работ в акватории морского порта Балтийск портом был использован подводный снаряд, принадлежащий АО «Гидроспецработы» и взятый в аренду на время, по окончании работ между сторонами возник спор по поводу того, кто обязан выплачивать заработную плату экипажу подводного снаряда. В договоре между портом и АО этот вопрос решен не был. Представитель АО утверждал, что поскольку подводный снаряд был арендован портом Балтийск, 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. АО «Гидроспецработы», обязан в силу п. 3 ст. 203 КТМ РФ оплачивать все расходы по содержанию членов экипажа подводного снаряда. На это представитель АО заявил, что ст. 203 КТМ РФ, как и другие статьи, содержащиеся в гл. X КТМ РФ, относятся только к морскому судну, каковым подводный снаряд 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? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

10. Фрахтователь на основании рейсового чартера зафрахтовал судно для перевозки бананов в коробках по фрахтовой ставке 5 руб. за коробку. Капитан судовладельца подписал коносамент, в котором фрахтовая ставка была определена в размере 4 руб. 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? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

11. Судовладелец отфрахтовал судно фрахтователю на основании рейсового чартера, содержащего условие о том, что капитан подписывает коносаменты, 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 подписывать коносамент? Были ли, и если да, то каким образом, в данном случае защищены интересы судовладельца? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

12. В соответствии с условиями чартера укладка груза в грузовых помещениях осуществлялась судовладельцем и проводилась под наблюдением капитана. В результате допущенной ошибки груз не был уложен надлежащим образом и в пути подвергся повреждению. Судовладелец утверждал, что имеющаяся в чартере оговорка об освобождении от ответственности за ущерб, допущенный вследствие небрежности в судовождении, освобождает его от возмещения ущерба.

Правильны ли доводы судовладельца? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

13. Из порта Новороссийск на теплоходе «Маршал Бирюзов» было отправлено в порт Антверпен 12 тыс. т пшеницы. При разгрузке судна в порту назначения было обнаружено, что часть пшеницы оказалась подмоченной забортной водой и поэтому испорченной. Судовладелец утверждал, что судно при выходе из порта Новороссийск в связи с туманом село на мель и получило повреждения, что является навигационной ошибкой, за которую в силу ст. 167 КТМ РФ перевозчик не несет ответственности.

Имела ли место в данном случае навигационная ошибка? Подлежит ли перевозчик ответственности за несохранность груза? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

14. 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 повреждения. 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? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

15. 2 марта 2015 г. фирма «А» подала заявку железнодорожному перевозчику на 100 цистерн для нефти в период с 10 по 20 марта 2015 г. Перевозчик не сообщил отправителю об отказе или о принятии поданной заявки. К назначенному сроку вагоны не были поданы, в связи с чем грузоотправитель подал иск в суд с требованием о взыскании с перевозчика штрафа за неподачу цистерн. В суде представитель перевозчика пояснил, что, поскольку заявка была подана с нарушением установленного в ст. 11 УЖТ РФ 10-дневного срока подачи заявки, она не может иметь силы. Грузоотправитель указал на то, что, хотя срок подачи заявки действительно был нарушен, перевозчик не сообщил в установленный срок об отказе в принятии такой заявки и поэтому заявка должна быть признана принятой.

Позиция какой из спорящих сторон является правильной? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

16. Дальневосточное морское пароходство обратилось с иском к ООО «Нептун» 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 ООО «Нептуна» был установлен на заседании арбитражного суда.

Является ли отсутствие вины субъекта основанием освобождения его от ответственности за непредъявление груза? Подлежит ли удовлетворению иск морского перевозчика? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

17. Экспедиторская компания А. обязалась по договору экспедиции перевезти груз для клиента Б. а также растаможить данный груз. В пути у экспедитора возникли дополнительные расходы в отношении груза, которые экспедитор без уведомления клиента произвел. После сообщения клиенту об этих расходах он отказался их возместить, сославшись на то, что расходы были произведены без его уведомления. В суде экспедитор заявил, что в договоре экспедиции не предусмотрено условие об уведомлении клиента о возникающих расходах экспедитора, поэтому они предполагаются сами собой.

Как надлежит решить данный спор? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

18. Пассажир Л. предъявил иск к Московской железной дороге в связи с тем, что выход со станции Москва-Казанская поезда на станцию Уфа был задержан перевозчиком на три часа. На судебном заседании представитель перевозчика 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. Поэтому он понес существенные убытки.

Обоснованы ли исковые требования пассажира Л.? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

19. Пассажиру М. были причинены телесные повреждения, повлекшие за собой стойкую утрату трудоспособности. В связи с этим он предъявил иск к перевозчику о возмещении причиненного ему ущерба. Представитель ответчика утверждал, что исковые 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 РФ иск не подлежит удовлетворению.

Какое решение должно быть вынесено судом по настоящему делу? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

20. Туристическая компания «Т» зафрахтовала у авиационного предприятия «Домодедово» два самолета ТУ-154 для перевозки спортивной делегации России в Италию (аэропорт Рим). По прибытии в аэропорт «Домодедово» 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 арбитражный суд 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 арбитражному суду? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

21. Гражданин А. должен был вылететь из Москвы в Краснодар в служебную командировку. В аэропорту «Шереметьево» А. выяснил, что вылет его самолета задерживается на сутки по метеоусловиям. В связи с этим А. сдал билет в кассу аэропорта и потребовал уплаты ему суммы штрафа за задержку отправления самолета и возврата стоимости билета. Аэропорт отказался удовлетворить оба требования А., сославшись на то, что вылет самолета был задержан метеоусловиям Краснодара, не принимавшего самолеты, т.е. по обстоятельствам, не зависящим от воздушного перевозчика.

Правильен ли отказ аэропорта? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

22. Пассажир М. возвращался из аэропорта Сочи в московский аэропорт «Внуково». Помимо чемодана, сданного в багаж, он имел при себе небольшую дорожную сумку с фруктами, которую ему разрешили взять в кабину самолета. При посадке стюардесса предложила М. поставить сумку в грузовой отсек пассажирской кабины, что он и сделал. В аэропорту назначения было обнаружено, что одна из верхних полок грузового отсека надломилась и вместе с находившимися на ней вещами обрушилась на находившиеся ниже вещи пассажиров. Вследствие этого фрукты в сумке М. оказались раздавлены и были непригодны к употреблению. По заключению технической экспертизы полка обрушилась в связи с износом материала. М. предъявил иск к воздушному перевозчику, требуя возместить ему стоимость испорченных фруктов. Авиапредприятие отказалось удовлетворить требование М., указав на то, что вещевая сумка во время рейса не находилась при пассажире, а была им поставлена в грузовой отсек, при таких обстоятельствах перевозчик не может нести ответственность за сохранность его вещей.

Правильна ли позиция авиапредприятия? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

23. При посадке в аэропорту Владивостока трап, по которому пассажиры поднимались в кабину самолета, под тяжестью сгрудившихся пассажиров обрушился. При этом один из пассажиров — Р. получил перелом ноги, а в дальнейшем был признан инвалидом II группы. В связи со стойкой утратой трудоспособности он предъявил иск к компании «А», требуя возместить ему потерю заработка и дополнительные расходы на лечение. Представитель компании «А» искимые требования не признал, считая, что повреждения были получены Р. еще до начала рейса, когда самолет не являлся источником повышенной опасности и, следовательно, в этом случае компания могла бы отвечать лишь при наличии своей вины в повреждении здоровья. Вины же ответчика он не усматривает, так как трап, по которому поднимались пассажиры, был исправен и обрушился лишь в силу превышения допустимого веса поднимавшихся по нему пассажиров.

Правильны ли доводы представителя аэрофлота? Оформите необходимые акты, претензию, исковое заявление.

Групповая дискуссия
по дисциплине Транспортное право
для студентов направления подготовки
23.03.01 Технология транспортных процессов

Контролируемые компетенции:

ОПК-2. Способен осуществлять профессиональную деятельность с учетом экономических, экологических и социальных ограничений на всех этапах жизненного цикла транспортно-технологических машин и комплексов

ПК-8. Способностью обеспечить осуществление транспортно-логистической деятельности в соответствии с нормативно-правовыми документами, технологическими нормативами, законодательными и административными актами в области транспорта

Групповая дискуссия представляет собой совместное обсуждение какого-либо спорного вопроса, позволяющее прояснить (возможно, изменить) мнения, позиции и установки участников группы в процессе непосредственного общения.

Для организации проведения групповой дискуссии преподаватель заранее определяет малые группы студентов (творческие коллективы). Оптимальное количество участников 2-6 человек.

Распределение ролей:

- а) руководитель группы – предоставляет слово, разрешает спорные вопросы;
- б) секретарь – записывает все предложения, идеи, решения;
- в) презентующий – представляет результаты работы.

В зависимости от количества участвующих студентов одна роль может быть определена нескольким студентам или один студент может выступать в качестве нескольких ролей.

Тема дискуссий определяются малым группам студентов заранее.

В ходе дискуссии студенты должны продемонстрировать способности осуществлять профессиональную деятельность с учетом экономических, экологических и социальных ограничений на всех этапах жизненного цикла транспортно-технологических машин и комплексов; обеспечить осуществление транспортно-логистической деятельности в соответствии с нормативно-правовыми документами, технологическими нормативами, законодательными и административными актами в области в области транспорта.

Регламент.

- обсуждение в рамках малой группы и подготовка выступления (уточнение позиции группы по теме дискуссии) и подготовка выступления (презентации) – 5 мин.;
- презентация результатов – 5 мин.;
- групповое обсуждение – 10 мин.
- подведение итогов – 2 мин.

Тема для групповой дискуссии

Использование интеллектуальных транспортных систем и обеспечение защиты права на приватность.

По желанию студентов или инициативе преподавателя или иных лиц может быть сформулированная и иная (иные) тема для дискуссии, связанная с правовыми аспектами применения цифровых технологий на транспорте.

**Примерный перечень вопросов для самоподготовки к зачету
по дисциплине Транспортное право
для студентов направления подготовки
23.03.01 Технология транспортных процессов**

Контролируемые компетенции:

ОПК-2. Способен осуществлять профессиональную деятельность с учетом экономических, экологических и социальных ограничений на всех этапах жизненного цикла транспортно-технологических машин и комплексов

ПК-8. Способностью обеспечить осуществление транспортно-логистической деятельности в соответствии с нормативно-правовыми документами, технологическими нормативами, законодательными и административными актами в области транспорта

1. Понятие транспортного права. Предмет. Методы.
2. Система (структура) транспортного права. Соотношение транспортного права с другими отраслями права.
3. Понятие и виды источников транспортного права.
4. Цели и задачи правового регулирования транспортной деятельности, в том числе с учётом развития цифровой экономики.
5. Международные источники правового регулирования интеллектуальных транспортных систем.
6. Национальные источники правового регулирования интеллектуальных транспортных систем.
7. Понятие и система транспортного законодательства. Транспортные кодексы и уставы (понятие, виды).
8. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ: понятие, сфера применения, структура. Сходство и отличия от других транспортных кодексов и уставов (по содержанию).
9. Кодекс торгового мореплавания РФ: понятие, сфера применения, структура. Сходство и отличия от других транспортных кодексов и уставов (по содержанию).
10. Воздушный кодекс РФ: понятие, сфера применения, структура. Сходство и отличия от других транспортных кодексов и уставов (по содержанию).
11. Устав железнодорожного транспорта РФ: понятие, сфера применения, структура. Сходство и отличия от других транспортных кодексов и уставов (по содержанию).
12. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: понятие, сфера применения, структура. Сходство и отличия от других транспортных кодексов и уставов (по содержанию).
13. Понятие, виды и особенности правового положения транспортных организаций.
14. Основные способы правового регулирования транспортно-логистической деятельности. Экономические, экологические и социальные ограничения на всех этапах жизненного цикла транспортно-технологических машин и комплексов. Понятие и краткая характеристика.
15. Лицензирование транспортных услуг.
16. Иные разрешения (кроме лицензии) необходимые для осуществления отдельных видов деятельности (перевозок) на транспорте. Порядок и условия их получения.
17. Техническое регулирование и сертификация на транспорте.
18. Требования в области экологической безопасности на транспорте.
19. Естественные монополии и тарифное регулирование на транспорте
20. Понятие транспортных обязательств. Понятие и виды транспортных договоров.

21. Основания возникновения обязательств по перевозке грузов.
22. Порядок заключения договора перевозки груза (договора фрахтования).
23. Применение цифровых технологий для заключения договора перевозки груза.
24. Договор об организации перевозок: понятие, содержание, ответственность за нарушение условий договора.
25. Обязательства (договор) по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке: понятие, содержание, основания возникновения.
26. Договор перевозки груза: понятие, характеристика, субъекты, нормативно-правовое регулирование.
27. Содержание договора перевозки груза.
28. Документы, подтверждающие заключение договора перевозки груза на различных видах транспорта: понятие, виды, функции.
29. Применение электронных документов в обязательствах по перевозке грузов (электронные накладные, дорожные ведомости, коносаменты и т.д.).
30. Понятие и особенности правового регулирования перевозки груза в прямом смешанном сообщении.
31. Договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении: понятие, содержание.
32. Узловые соглашения: понятие, содержание, нормативно-правовое регулирование.
33. Особенности гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов.
34. Ответственность перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя по договору перевозки груза: виды и содержание ответственности.
35. Использование цифровых технологий для предотвращения и (или) выявления нарушений обязательств на транспорте.
36. Основания освобождения перевозчика и его контрагентов от ответственности по договору перевозки груза. Навигационная ошибка. Общая авария.
37. Претензионный порядок рассмотрения споров по грузовым перевозкам.
38. Договор перевозки пассажира: понятие, характеристика, нормативно-правовое регулирование, оформление.
39. Содержание договора перевозки пассажира.
40. Правовое регулирование перевозки багажа.
41. Применение электронных документов в обязательствах по перевозке пассажиров и багажа.
42. Виды гражданско-правовой (имущественной) ответственности при перевозке пассажиров и багажа.
43. Транспортно-экспедиционная деятельность: понятие, основные нормативные правовые акты.
44. Договор транспортной экспедиции: понятие, предмет, содержание.
45. Ответственность по договору транспортной экспедиции. Порядок разрешения споров.
46. Договор об эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования и договор на подачу-уборку вагонов: понятие, характеристика, содержание, нормативно-правовое регулирование.
47. Понятие, виды и содержание договора буксировки.
48. Договор фрахтования: понятие, сфера применения. Отличия договора фрахтования от договора перевозки груза, договора перевозки пассажира, договора аренды транспортного средства с экипажем.
49. Понятие, виды и назначение актов на транспорте.
50. Особенности исковой давности в транспортных обязательствах.
51. Правовые требования к разработке интеллектуальных транспортных систем

52. Использование интеллектуальных транспортных систем и обеспечение защиты права на приватность.
53. Интеллектуальные транспортные системы и юридическая ответственность.