

Документ подписан простой электронной подписью
Информация о владельце:
ФИО: Локтионова Оксана Геннадьевна
Должность: проректор по учебной работе
Дата подписания: 26.12.2021 15:29:47
Уникальный программный ключ:
0b817ca911e6668abb13a5d426d39e5f1c11eabbf73e943df4a4851fda56d089

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Юго-Западный государственный университет»
(ЮЗГУ)

Кафедра автомобилей, транспортных процессов и систем



ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Методические указания к самостоятельной работе и практическим занятиям по курсу «Транспортное право» для студентов направлений подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов» и 23.03.03 «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов»

Курск 2016

УДК 34

Составители: Е.В. Агеева, Е.П. Новиков

Рецензент

Кандидат технических наук, доцент, зав. каф АТСиП
А.Ю. Алтухов

Транспортное право : Методические указания к самостоятельной работе и практическим занятиям по курсу «Транспортное право» для студентов направлений подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов» и 23.03.03 «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов» / Юго-Зап. гос. ун-т; сост.: Е.В. Агеева, Е.П. Новиков. Курск, 2016. 76 с.

Представлены общие сведения по решению практических задач по дисциплине «Транспортное право». Приведены основные методы решения задач, что помогает усвоить и глубже понять теоретические положения курса. В методические указания включены вопросы для повторения пройденного материала.

Предназначены для студентов очной и заочной форм обучения направлений подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов» и 23.03.03 «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов».

Текст печатается в авторской редакции

Подписано в печать 19/10/16 Формат 60x84 1/16.
Усл. печ. л. 4,3 Уч.-изд. л. 4,1 Тираж 50 экз. Заказ 990 Бесплатно
Юго-Западный государственный университет.
305040, г. Курск, ул. 50 лет Октября, 94.

СОДЕРЖАНИЕ

Практическая работа № 1 Порядок оформления путевых листов	4
Практическая работа № 2 Порядок оформления товарно-транспортной накладной	7
Практическая работа № 3 Порядок оформления договора перевозки грузов	13
Практическая работа № 4 Порядок оформления договора транспортной экспедиции	15
Практическая работа № 5 Анализ нормативно-правового обеспечения профессионального обучения водителей транспортных средств в РФ	18
Практическая работа № 6 Анализ программ подготовки водителей транспортных средств в странах с развитой автомобилизацией	23
Практическая работа № 7 Анализ программ переподготовки водителей транспортных средств и повышения квалификации	31
Задачи для самостоятельного решения	38
Примеры тестовых заданий	46
Вопросы для подготовки к зачету	62
Приложение А	64
Приложение Б	66
Приложение В	68
Приложение Г	70
Приложение Д	73
Библиографический список	76

Практическая работа № 1

Порядок оформления путевых листов

Цель практического занятия: Изучить порядок оформления путевых листов легковых автомобилей и заполнить бланк путевого листа.

Порядок оформления путевых листов и ТТН установлен "Инструкцией о порядке расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом", утвержденной Минфином и Минавтотрансом 30.11.83 г. № 156/ 30/ 354/ 7/10/ 998/.

Путевой лист является документом строгой отчетности, изготавливается типографским способом с учетной серией и типографским номером.

Для грузовых автомобилей установлено 3 формы путевых листов: типовая междуведомственная № 4-С /сдельная/ типовая междуведомственная № 4-П /повременная/ ведомственная № 4-М /междугородная/, предназначенная для системы автотранспорта общего пользования.

На лицевой стороне путевого листа формы № 4-М наносится по диагонали полоса красного цвета с типографской надписью "Междугородные перевозки".

Путевые листы форм № 4-С и 4-П выдаются водителю только на один рабочий день /смену/. На более длительный срок при междугородных перевозках грузов выдаются путевые листы формы № 4-М. Бланки путевых листов № 4-М могут выдаваться в подотчет автохозяйством независимо от их ведомственной принадлежности только предприятиями автотранспорта общего пользования, на которые в данной местности возложена организация междугородных перевозок грузов.

Применение путевых листов не установленной формы запрещено. Участие водителя в заполнении путевого листа не допускается, за исключением подписей, удостоверяющих прием /при выезде на линию/ и сдачу /при возвращении в гараж/ автомобиля.

Путевой лист, выданный водителю в автохозяйстве перед выездом, должен содержать следующие сведения:

– дату выдачи, штамп и печать организации, которой принадлежит автомобиль

– марку и государственные номера автомобиля и прицепа /прицепов/ фамилию и инициалы, номер водительского удостоверения водителя; фамилию и инициалы лиц, сопровождающих груз.

В разделе "Работа водителя и автомобиля" должны быть заполнены все графы / за исключением «нулевого пробега» / по строке «выезд из гаража», а в строке «возвращение в гараж» указывается только время возврата автомобиля по графику.

В разделе «задание водителю» должны быть заполнены все графы, причем право изменения задания имеет только АТП. Заказчик по согласованию с АТП может изменить задание с соответствующей записью в строках "Особые отметки".

В разделе «Движение горючего» указывается остаток за предыдущий день /смену/ работы, количество выданного горючего.

Состояние здоровья и исправность автомобиля должны быть удостоверены подписями ответственных за это лиц.

Ответственность за правильное оформление путевых листов несут руководители предприятий и лица, отвечающие за эксплуатацию транспортных средств и участвующие в заполнении документов.

Во время работы на линии в путевой лист вносятся грузоотправителем и грузополучателем /заказчиком/ время прибытия /прибытия и убытия в форме № 4-П/ и номера ТТН. ТТН заполняются подписями и печатями /штампами/ грузоотправителя и подписью водителя вносятся номера и серии путевых листов, время прибытия и убытия автомобиля с объекта.

ТТН должны быть оформлены все перевозки грузов транспортом. Исключения составляют перевозки грузов, по которым не ведется складской учет и не организован учет путем замера, взвешивания, геодезического замера, а также использование автомобилей для обслуживания линий связи и электропередач, нефтегазопроводов, киносъемок, на перевозки почты и периодической печати, при научно-изыскательских, геологических работах, при сборе вторичного сырья предприятиями и организациями Госнаба РФ. В этих случаях перевозки осуществляются при наличии у водителя грузового автомобиля путевого листа формы № 4-П. Установлены две формы ТТН:

№ 1-Т – типовая междуведомственная для перевозки грузов автотранспортом /кроме общего пользования/ в городском, пригородном и междугородном сообщении.

№ 2-ТМ – типовая ведомственная /для всех видов перевозок автотранспортом общего пользования/.

Задание № 1

Оформить путевой лист легкового автомобиля (Приложение А) за 20 мая 2016 г. Организация Ельнинское Почтовое Управление, адрес Смоленская область г. Ельня, Смоленский большак 8. Автомобиль марки УАЗ 31514, государственный номерной знак ФпИО, гаражный номер 3070, табельный номер 61271, водитель допущен к рейсу, время выезда из гаража- 8.30, время возвращения в гараж – 17.30 Показание спидометра до выезда – 30000 + n*100 км, после возвращения в гараж – 30058 + n*100 км. Остаток бензина при выезде – 40 л, расход по норме – 12 л, фактически – 12 л. Были осуществлены следующие выезды:

ПУ – КЭГ с 8.50 до 9.15, пройдено 8 км КЭГ – ПУ с 9.20 до 10.40, пройдено 8 км ПУ – ВТБ-24 с 10.45 до 11.00, пройдено 3 км ВТБ-24 – ПУ с 11.00 до 11.20, пройдено 3 км ПУ – ПУ№32 с 12.00 до 12.10, пройдено 6 км ПУ№32 – ПУ с 12.20 до 12.30 , пройдено 6 км ПУ – Почтовое отделение № 4, с 15.10 до 15.35, пройдено 4 км Почтовое отделение № 4 – ПУ с 15.40 до 15.55, пройдено 4 км ПУ – РЭС с 16.00 до 16.10, пройдено 5 км РЭС – ПУ с 16.20 до 16.35 пройдено 5 км ПУ – Соцзащита с 16. 50 до 17.00 , пройдено 3 км Соцзащита – ПУ с 17.15 до 17.30.

Ф – фамилия студента, И – имя студента, – Отчество студента, n – номер варианта (при указании номерного знака должен содержать три символа). Например для студента Иванова Алексея Васильевича у которого 5 вариант, государственный номерной знак ФпИО будет выглядеть так – И005АВ.

Задание № 2

Оформить путевой лист грузового автомобиля (Приложение Б) за 20 апреля 2016 г. Организация ООО «ЦЕНТРМАГ», адрес Смоленская область г. Смоленск, Ленина 8. Автомобиль марки Краз, государственный номерной знак ФпИО, гаражный номер 0123, табельный номер 0023, водитель допущен к рейсу, время выезда из гаража – 8.20, время возвращения в гараж – 16.40 Показание спидометра до выезда – 35000 + n*100 км, после возвращения в гараж – 35058 + n*100 км.

Практическая работа № 2

Порядок оформления товарно-транспортной накладной

Цель практического занятия: Изучить порядок оформления товарно-транспортной накладной и заполнить бланк товарно-транспортной накладной.

Перевозка грузов товарного характера оформляется товарно-транспортными накладными.

Грузоотправитель представляет автотранспортному предприятию на предъявленный к перевозке груз товарного характера товарно-транспортную накладную, которая является основным перевозочным документом и по которой производится списание этого груза грузоотправителем и оприходование его грузополучателем. Таким образом, товарно-транспортная накладная предназначена для учета движения товарно-материальных ценностей (ТМЦ) и расчетов за их перевозки автомобильным транспортом.

Товарно-транспортная накладная состоит из двух разделов:

- товарного, определяющего взаимоотношения грузоотправителя и грузополучателей и служащего для списания товарно-материальных ценностей у грузоотправителей и оприходования их у грузополучателей;
- транспортного, определяющего взаимоотношения грузоотправителей заказчиков автотранспорта с организациями-владельцами автотранспорта, выполнившими перевозку грузов, и служащего для учета транспортной работы и расчетов грузоотправителей или грузополучателей организациями-владельцами автотранспорта за оказанные им услуги по перевозке грузов.

Товарно-транспортная накладная на перевозку грузов автомобильным транспортом составляется грузоотправителем для каждого грузополучателя отдельно на каждую езду автомобиля с обязательным заполнением всех реквизитов.

При централизованном вывозе грузов со станций железных дорог, портов, пристаней, аэропортов перевозка оформляется товарно-транспортными накладными, составляемыми совместно с

работниками организаций-владельцев автотранспорта, станций железных дорог, пристаней, аэропортов.

В условиях, когда на одном автомобиле одновременно перевозится несколько грузов в адрес одного или нескольких получателей, товарно-транспортная накладная выписывается на каждую партию грузов и каждому грузополучателю в отдельности.

Товарно-транспортная накладная выписывается в четырех экземплярах:

- первый остается у грузоотправителя и предназначен для списания ТМЦ, второй, третий и четвертый экземпляры, заверяемые подписями и печатями (штампами) грузоотправителя и подписью водителя, вручаются водителю;

- второй сдается водителем грузополучателю и предназначается для оприходования ТМЦ у получателя груза, третий и четвертый экземпляры, заверяемые подписями и печатями (штампами) грузополучателя, сдаются организации-владельцу автотранспорта;

- третий экземпляр, служащий основанием для расчетов, транспортная организация прилагает к счету за перевозку и высылает плательщику- заказчику;

- четвертый прилагается к путевому листу и служит основанием для учета транспортной работы и начисления заработной платы водителю.

Грузоотправитель при необходимости может выписывать дополнительные экземпляры товарно-транспортных накладных, число которых устанавливается соглашением между грузоотправителем и автотранспортным предприятием.

По грузам нетоварного характера, по которым не ведется складской учет ТМЦ, но организован учет путем замера, взвешивания, геодезического замера, товарно-транспортная накладная выписывается в трех экземплярах:

- первый и второй передаются организации-владельцу автотранспорта. Первый экземпляр служит основанием для расчетов организации-владельца автотранспорта с грузоотправителем и прилагается к счету, второй - прилагается к путевому листу и служит основанием для учета транспортной работы;

- третий экземпляр остается у грузоотправителя и служит основанием для учета выполненных объемов перевозок.

В зависимости от особенностей товаров к товарно-транспортной накладной могут прилагаться другие документы, следующие с грузом.

При выдаче грузоотправителем документов, определяющих качество груза и взаимоотношения поставщика и покупателя (сертификаты, счета, счета-фактуры, удостоверения, свидетельства и т. д.), шофер обязан принять эти документы и передать их вместе с грузом грузополучателю. При этом грузополучатель не вправе требовать сдачи груза по этим документам.

При сдаче груза шофер (экспедитор) предъявляет три экземпляра товарно-транспортной накладной грузополучателю.

Если количество и качество товара соответствуют указанному в товаросопроводительных документах, то на товарно-транспортной накладной и иных документах, удостоверяющих количество или качество поступивших товаров, накладывается штамп грузополучателя, что подтверждает соответствие принятых товаров данным, указанным в сопроводительных документах. Материально ответственное лицо, осуществляющее приемку товара, ставит свою подпись на товаросопроводительных документах и заверяет ее круглой печатью торговой организации.

В случае несоответствия фактического наличия товаров или отклонения по качеству, установленному в договоре, или данным, указанным в сопроводительных документах, должен составляться акт, который является юридическим основанием для предъявления претензий поставщику. В сопроводительном документе следует сделать отметку об активировании.

Заполнение товарно-транспортной накладной (ТГН) осуществляется по определенным правилам. Следует отметить, что по действовавшей ранее форме ТГН, такие правила были утверждены совместной инструкцией Минфина СССР, Минавготранса РСФСР и Госбанка СССР 1983 г.

"Проецируя" правила заполнения на новую форму ТГН, можно выделить следующие этапы и условия заполнения:

Заполнение ТГН грузоотправителя

1.1 До прибытия автомобиля грузоотправитель обязан:

а) в заголовочной части ТГН указать дату выписки ТГН;

б) в строках, посвященных субъектам перевозки, указать свои реквизиты, а также реквизиты грузополучателя и плательщика.

Плательщиком может быть сам грузоотправитель, или грузополучатель, или же третье лицо;

в) в строках "пункт погрузки" и "пункт разгрузки" транспортного раздела указать адреса соответственно пунктов погрузки и разгрузки;

г) в разделе "Сведения о грузе" привести данные о грузе (коды, номенклатуру, количество, цену, наименование, единицы измерения, упаковку, количество мест и массу, сумму, пр.). В строке раздела "Всего отпущено на сумму" прописью записать общую стоимость отгруженных товарно-материальных ценностей. В строке "Отпуск разрешил" указывается должностное лицо, ответственное за отгрузку товарно-материальных ценностей, которое своей подписью удостоверяет правильность сделанных записей и разрешает произвести отправку груза грузополучателю.

1.2 После прибытия автомобиля и погрузки товарно-материальных ценностей грузоотправитель:

а) в транспортном разделе:

– в строке "К путевому листу" записывает номер путевого листа, к которому прикладывается ТТН;

– в строке "Организация" на основе предъявленного водителем путевого листа записывает наименование автопредприятия, на подвижном составе которого производится перевозка груза;

– в строке "Автомобиль" записывает марку и государственный номер автомобиля, прибывшего под погрузку;

– в строке "Водитель" указывает фамилию и инициалы водителя;

б) в разделе "Сведения о грузе" транспортного раздела:

– в графе 2 "С грузом следуют документ" записывает наименования и номера документов, прилагаемых к ТТН (железнодорожных накладных, сертификатов, удостоверений, свидетельств и т.д.). Указанные документы водитель-экспедитор обязан принять и передать вместе с грузом грузополучателю;

– в графе 3 "Вид упаковки" записывает сокращенно вид тары, в которой перевозится груз (например, "ящ.", "боч.", пр.). При предъявлении к перевозке неупакованного груза указывается сокращенно "н/у";

– в графе 4 "Количество мест" указывают количество мест отдельно по каждому из приведенных в графе 1 наименованию

груза и каждому виду упаковки. При перевозке грузов пакетами на поддонах указывает количество пакетов. При перевозке грузов навалом, насыпью или наливом вносится соответствующая запись и количество мест не указывается;

– в графе 5 "Способ определения массы" записывает, каким способом определена масса груза. При взвешивании груза на весах должен быть указан тип весов ("тов. весы", "авт. весы", др.). Если вес груза определен по стандарту, замеру или расчетным путем, в графе производится соответствующая запись;

– в графе 9 "Масса брутто, т" записывает массу груза в тоннах с точностью до 0,01 т по видам наименований перевозимых грузов и общую массу груза;

– при оформлении нескольких ездов с грузом одной ТТН в графе "Количество ездов" указывается общее количество выполненных ездов;

в) в строках, отражающих прием-передачу груза, материально ответственным лицом, производящим отпуск товаров, указываются образец (или номер) оттиска пломбы (при перевозке груза в контейнерах, цистернах и т.п. под пломбой), которой произведена опломбировка груза, общее количество мест груза или контейнеров (прописью), общая масса сданного для перевозки по данной товарно-транспортной накладной груза в тоннах с точностью до 0,01 т (прописью). В строке "Отпуск груза произвел" записываются должность, фамилия, имя, отчество представителя грузоотправителя, выдавшего груз к перевозке. Подписью этого представителя в той же строке и штампом предприятия-грузоотправителя удостоверяется правильность всех данных, записанных в товарно-транспортной накладной, а также выдача груза к перевозке. Графы, в которых нет записей, прочеркиваются. В строке "Груз к перевозке принял" записывается фамилия, имя, отчество водителя или водителя-экспедитора, который своей подписью удостоверяет образец оттиска пломбы, записи количества мест, массы принятого к перевозке груза и номеров принятых к перевозке контейнеров. Прием грузов к перевозке теряет своей подписью правильность заполнения перечисленных реквизитов.

Разгрузка считается оконченной после вручения водителю надлежащим образом оформленной товарно-транспортной накладной;

а) в графе 32 раздела "Прочие сведения" указать время простоя под разгрузкой;

б) в строках, отражающих прием-передачу груза, материально ответственным лицом, производящим прием товаров, указывается образец (или номер) оттека пломбы, которой произведено опломбирование доставленного груза (при перевозке груза в контейнерах, цистернах и т.п. под пломбой), общее количество мест груза или контейнеров (прописью), общая масса доставленного по данной товарно-транспортной накладной груза в тоннах с точностью до 0,01 т (прописью). В строке "Принял" записывается должность, фамилия, имя и отчество материально ответственного лица, принявшего груз, подписью которого в той же строке и штампом предприятия-грузополучателя удостоверяется прием груза. В строке "Сдал" водитель-экспедитор своей подписью удостоверяет сдачу груза грузополучателю.

Заполнение ТТН в автопредприятии

Третий и четвертый экземпляры товарно-транспортной накладной, заверенные подписями и печатями грузоотправителя и грузополучателя, вместе с путевым листом водителем сдаются диспетчеру автотранспортного предприятия.

Автопредприятие:

а) в заголовочной части транспортного раздела ТТН:

– заполняет строки "Маршрут N", "Прицепы" и "Гаражные номера";

– в строке "Вид перевозки" записывает наименование вида перевозки, учитывающее разновидности этих перевозок, например, сделный тариф, повременный тариф, покилометровый тариф, оплата за езду, работа по групповому акту замера (взвешивания), бригадному подряду, системе тяговых плеч, централизованные перевозки, сборно-раз-возочные маршруты, маневровые тягачи, попутная загрузка, завоз-вывоз грузов с железнодорожных станций и т.п;

б) в разделе "Сведения о грузе" в графах 6, 8 записываются код и класс груза;

в) в разделе "Прочие сведения":

– в графах 20-24 записывает расстояние перевозки груза с разбивкой по группам дорог;

– в графе 25 указывает код экспедирования груза;

– в графах 26 и 27 указываются суммы, причитающиеся с клиента и водителю за оказанные транспортные услуги;

– в графах 29 и 30 записываются поправочные коэффициенты к зарплате водителя (для изменения расценок водителю в соответствии с условиями перевозок согласно положениям) и к основному тарифу (для изменения основного тарифа в случаях, предусмотренных Едиными тарифами);

г) в разделах "Расчет стоимости" и "Таксировка" таксировщиком автопредприятия производится расчет стоимости автоуслуг и зарплаты водителю по данной ТТН.

Грузоотправитель и грузополучатель несут ответственность за все последствия неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных ими в товарно-транспортной накладной. Автотранспортные предприятия имеют право проверять правильность этих сведений.

Задание № 3

Заполните бланк товарно-транспортной накладной (Приложение В).

Практическая работа №3.

Порядок оформления договоров перевозки грузов

Цель практического занятия: Изучить порядок оформления договоров перевозки грузов и заполнить бланк договора.

Согласно Гражданскому кодексу автомобильная перевозка грузов является одним из видов предпринимательской деятельности, и по этой причине подлежит обязательной сертификации.

Конечно же, при оказании подобного вида услуг необходимо заключать договор перевозки груза автотранспортом. В том случае, если вы собираетесь заключить договор перевозки груза автомобильным транспортом, то необходимо указать в тексте самого договора несколько обязательных моментов.

1. Предмет договора

Следуя самому определению договор автомобильной перевозки грузов, становится понятно, что предметом в данной ситуации будут выступать непосредственно услуги, предоставляемые перевозчиком. При этом в предмете договора можно указывать как одноразовое предоставление услуг по

перевозке, так и комплекс мероприятий, связанных с перемещением груза по территории страны.

2. Общие положения договора — это второе обязательное условие, которое требует договор перевозки груза. Даже если договор оказания услуг перевозки грузов заключается между двумя юридическими лицами, груз может не принадлежать заказчику. В общих положениях обязательно следует указать, что заказчик может выступать как посредник или агент владельца груза. Что касается перевозчика, то договор-заявка на перевозку груза должен содержать пункт о том, что перевозчик вправе привлекать третье лицо для выполнения обязательств. Что касается самой заявки, то она оформляется как приложение к договору.

3. Обязанности каждой из сторон

Бланк договора перевозки груза (скачать его вы можете в интернете), как и любой другой договор, содержит пункт об обязанности сторон. В общих чертах данный пункт, вписанный в договор перевозки груза, предусматривает своевременную доставку груза перевозчиком. Что касается обязательств заказчика, то договор перевозки грузов содержит пункты о своевременной погрузке средств, оплате, а также корректном оформлении заявки и остальной документации.

4. Расчет

Каждый договор на услуги перевозки грузов содержит пункт об оплате за предоставленные услуги, и в классическом варианте выплата денежных средств проводится после получения заказчиком заполненных товаротранспортных документов. Но существует масса вариаций трактовки пункта об оплате, и пример договора перевозки груза может включать положения о предварительной оплате или даже выставлении банковского счета.

5. Ответственность каждой из сторон

Невыполнение обязательств регулируется Законами, подзаконными актами и кодексами РФ, но по предварительной договоренности сторонами могут включить в текст договора дополнительные штрафные санкции и пени за невыполнение или неполное выполнение обязательств.

6. Спорные ситуации

Договор перевозки груза, заполненный двумя сторонами, предусматривает переписку между заказчиком и исполнителем для

разрешения конфликтных ситуаций или же обращение в суд по месту нахождения истца.

7. Сроки

Классический договор организации перевозки грузов, образец которого можно найти на сайте «Консультант плюс», является продленным, так как срок его действия продлевается на каждый следующий календарный год до письменного извещения одной из сторон о его разрыве.

8. Данные сторон

Последнее, что требует любой договор перевозки грузов - это банковские реквизиты сторон для совершения платежей, а также юридические и фактические адреса с печатью и подписью уполномоченных представителей сторон.

Задание № 4

Оформите договор перевозки (*Приложение Г*).

Практическая работа № 4

Порядок оформления договора транспортной экспедиции

Цель практического занятия: Изучить порядок оформления договора транспортной экспедиции, заполнить бланк договора.

В соответствии с п. 1 ст. 801 Гражданского Кодекса по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой груза.

Договор транспортной экспедиции является публичным договором, поскольку речь идет об экспедиционных услугах, оказываемых профессиональными коммерческими экспедиционными конторами, агентствами, другими предпринимательскими структурами, обязанными по характеру своей деятельности выполнять требования ст. 426 Гражданского Кодекса.

Договор транспортной экспедиции - вид договора, предназначение которого состоит в том, чтобы способствовать

выполнению основного транспортного договора - договора перевозки груза. Данный договор направлен на оказание дополнительных услуг клиентуре транспорта.

Договор транспортной экспедиции может быть как консенсуальным, так и реальным. В случаях, когда экспедитор оказывает клиенту лишь услуги, носящие организационный характер, договор экспедиции является консенсуальным. Когда экспедитору предоставлено право заключать договор перевозки от своего имени и самостоятельно сдавать груз к перевозке, договор экспедиции является реальным. Как видно из содержания ст. 801 Гражданского Кодекса, договор транспортной экспедиции относится к возмездным и двусторонним договорам.

Сторонами в договоре транспортной экспедиции выступают экспедитор и клиент. Функции экспедитора выполняет специализированная экспедиционная контора, агентство, иная коммерческая организация, оказывающая подобные услуги. В настоящее время широкое распространение приобрело оказание экспедиционных услуг непосредственно перевозчиками, что не противоречит закону (п. 2 ст. 801 Гражданского Кодекса). В качестве клиента может быть любой субъект гражданского права, поскольку закон не предусматривает каких-либо ограничений на этот счет.

Предмет договора транспортной экспедиции составляет оказание экспедиционных услуг, которые подразделяются на юридические услуги и фактические услуги.

По договору транспортной экспедиции могут оказываться следующие юридические услуги:

- заключение от имени клиента или от своего имени договора (договоров) перевозки груза;
- получение требующихся для экспорта или импорта документов;
- выполнение таможенных и иных формальностей;
- уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента;
- получение груза в пункте назначения и т.п.

Экспедиторами также оказываются следующие фактические услуги:

- обеспечение отправки и получения груза;

- проверка количества и состояния груза, предназначенного к перевозке;
- производство погрузочно-разгрузочных работ;
- хранение груза;
- информирование грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе и т.п.

Если из договора не следует, что экспедитор должен исполнить свои обязанности лично, он вправе в соответствии со ст. 805 Гражданского Кодекса привлечь к их исполнению других лиц.

Основным правом экспедитора является право на получение вознаграждения за оказанные им услуги. Обязанности экспедитора определяются в договоре в соответствии со ст. 801 Гражданского Кодекса.

К числу прав клиента, возникающих до начала перевозки, относятся выбор вида транспорта, на котором будет перевозиться груз, и определение маршрута перевозки.

Обязанности клиента состоят в предоставлении экспедитору документов и другой информации о свойствах груза, условиях его перевозки, а также иной информации, необходимой для исполнения экспедитором его обязанностей, и в уплате предусмотренного договором вознаграждения за оказанные экспедиционные услуги. Договором могут быть установлены и иные обязанности клиента.

Особенностью договора транспортной экспедиции как разновидности договора об оказании услуг является наличие у каждой из сторон права отказаться от исполнения договора, предупредив об этом другую сторону в разумный срок. При одностороннем отказе от исполнения договора сторона, заявившая об отказе, возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

Более конкретно отношения, возникающие из договора транспортной экспедиции, в настоящее время регулируются Федеральным законом от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Задание № 5

Оформите договор транспортной экспедиции (Приложение Д).

ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА № 5

Анализ нормативно-правового обеспечения профессионального обучения водителей транспортных средств в РФ

Цель практического занятия: провести анализ нормативно-правового обеспечения профессионального обучения водителей транспортных средств в РФ

План работы

1. Ознакомиться со ст. 10 п. 2, 6 и определить к какому виду образования в РФ относится подготовка водителей транспортных средств.

2. Ознакомиться со ст. 23, 31 и составить перечень организаций, осуществляющих образовательную деятельность по подготовке водителей транспортных средств.

3. Составить перечень квалификационных требований к водителю транспортных средств различных категорий, подкатегорий, используя профессиональный стандарт.

4. Сделать анализ примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств различных категорий и подкатегорий.

Методические материалы для выполнения работы

С 1 сентября 2013 г. действует новый Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации», который определил место, роль и систему подзаконных актов, касающихся подготовки водителей транспортных средств. Новый закон, исключив такие документы, как типовые положения о ряде образовательных организаций, выстроил стройную классификационную систему видов образования, различных видов образовательных программ и ввел новые подходы к определению особенностей организации образовательного процесса по различным видам образовательных программ через порядки осуществления образовательной деятельности. Закон «Об образовании в РФ» четко выделил четыре вида образования: общее, профессиональное, дополнительное и, как отдельный вид, который для нас представляет непосредственный интерес – профессиональное обучение.

В соответствии с этим законом подготовка, переподготовка водителей транспортных средств – профессиональное обучение.

Если переходить к образовательным программам, типы которых определены в новом федеральном законе, мы видим, что программы профессионального обучения отнесены к основным образовательным программам. В рамках нового закона достаточно четко определено, что профессиональное обучение осуществляется на основе основных программ профессионального обучения, и, более того, эти основные программы профессионального обучения включают в себя три вида программ: профессиональной подготовки, профессиональной переподготовки и повышения квалификации. Реализация любых образовательных программ предполагает лицензирование, но лицензирование в соответствии с законом проводится на основе видов и подвидов. Если в лицензии будет зафиксирована реализация основных программ профессионального обучения, это значит, что в рамках этих программ вы можете реализовывать программы подготовки, программы переподготовки и программы повышения квалификации – все три группы программ. Закон также четко устанавливает два вида организаций, которые реализуют любые образовательные программы. Это образовательные организации, для которых реализация образовательных программ является основным видом деятельности и организации, осуществляющие обучение, которые наряду с другим видом деятельности могут реализовывать и образовательные программы, создавая особые подразделения. И всё это вместе в рамках закона имеет общее название: организации, осуществляющие образовательную деятельность.

Программы профессионального обучения, могут реализовывать соответствующие организации, а, следовательно, осуществлять подготовку водителей транспортных средств. Это общеобразовательные организации, т.е. школы. Это профессиональные образовательные организации, т.е. организации среднего профессионального образования, которые сейчас включили в себя и организации начального профессионального образования как уровень. Это организации высшего образования, являющиеся единственными из всех образовательных организаций, которые могут реализовать любой вид образования и, соответственно, любой вид образовательной программы. Данные программы могут реализовывать научные организации и организации специальной направленности социального сектора, а

также любые юридические лица, в том числе, индивидуальные предприниматели. Виды документов, которые выдаются по итогам освоения программ и прохождения итоговой аттестации. В настоящее время закон не предполагает такого понятия, как «документ государственного образца». С 1 сентября 2013 г. документы, которые выдаются в образовательных организациях и организациях, осуществляющих образовательную деятельность, являются документами установленного образца. Только уровень установления формы и образца документа – разный. Для тех программ, которые аккредитованы (по которым есть федеральные образовательные стандарты и федеральные требования), форму и образец устанавливает Министерство образования и науки Российской Федерации. Те программы, которые не имеют федеральных государственных требований, не имеют федеральных государственных образовательных стандартов, разрабатываются образовательной организацией самостоятельно и, соответственно, образовательная организация самостоятельно проводит итоговую аттестацию. По данным программам выдается документ, форму и образец которых организация устанавливает самостоятельно. К таким программам относятся и программы профессионального обучения. Такой документ называется документом о квалификации.

По итогам освоения программ профессионального обучения выдается свидетельство. В соответствии со ст. 60 закона «Об образовании в РФ» оно называется: «Свидетельство о профессии рабочего/должности служащего». Потому что профессиональное обучение – это обучение, которое направлено на присвоение квалификации и освоении какой-либо профессии. Это значит, что программы профессионального обучения водителей транспортных средств, в соответствии с Законом, завершаются квалификационным экзаменом, который состоит из практической и теоретической частей. По итогам реализации данных программ обучающимся выдают свидетельство. Главный результат – получение документа о допуске к управлению транспортным средством. Здесь сталкиваются сферы интересов двух ведомств: с одной стороны, образовательная организация определяет, как осуществлять образовательный процесс и каким образом осуществлять квалификационный экзамен, а с другой стороны, прием экзаменов и окончательный допуск к управлению транспортными средствами осуществляет ГИБДД. Здесь должен

быть найден консенсус между этими двумя процессами - процессом обучения и процессом допуска к управлению транспортными средствами. Что касается профессионального обучения водителей транспортных средств - оно не может быть реализовано в форме самообразования. Примерные программы разрабатываются на основе установленных квалификационных требований или профессиональных стандартов. В требования к примерным программам заложены также требования к кадровым условиям, материально-техническим условиям реализации данных программ, т.е. всё то, что необходимо для осуществления профессионального обучения.

В структуре образовательной программы подготовки водителей заложен модульный принцип, при котором исключается повторение одного и того же материала в различных курсах обучения.

Образовательная программа включает в себя несколько курсов:

- базовый курс, обязательный для подготовки водителей транспортных средств всех категорий;
- специальные курсы, необходимые для подготовки водителей определенных категорий транспортных средств;
- дополнительные курсы для водителей, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров и различных грузов.

Базовый курс является общим и включает в себя изучение следующих предметов:

- «Правовые основы участия в дорожном движении»;
- «Психофизиологические основы деятельности водителя»;
- «Основы управления транспортными средствами и безопасность движения»;
- «Оказание первой помощи пострадавшим в ДТП».

Успешное освоение программы базового курса будет давать возможность продолжить обучение на право управления транспортным средством определенной категории или транспортными средствами нескольких категорий, для чего необходимо будет освоить соответствующие программы специальных курсов. Например, программа специального курса подготовки водителей транспортных средств категории «В» предполагает изучение таких теоретических предметов, как

«Устройство транспортных средств категории «В», как объектов управления» и «Управление транспортными средствами категории «В», а также проведение практических занятий по первоначальному обучению вождению транспортного средства категории «В» на учебной площадке и обучению вождению транспортного средства категории «В» в условиях реального дорожного движения.

Кроме этого, для водителей, осуществляющих профессиональную деятельность, целесообразно предусмотреть дополнительные курсы по перевозке пассажиров, различных грузов и управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

Такая структура программы с учетом большого количества категорий и подкатегорий транспортных средств значительно упростит организацию учебного процесса и позволит проводить обучение с большей эффективностью.

Практическая работа № 6

Анализ программ подготовки водителей транспортных средств в странах с развитой автомобилизацией

Цель практического занятия: провести анализ программ подготовки водителей транспортных средств в странах с развитой автомобилизацией

План работы

1. Сделать сравнительный анализ аварийности на автомобильном транспорте в РФ и странах с развитой автомобилизацией (Германия, Финляндия, Швеция, Япония и др.).
2. Ознакомиться с основными требованиями Директивы Европарламента и Евросовета 2003/59/ЕС «По вопросу базовой квалификации и периодической переподготовки водителей определенных средств автомобильного транспорта, занятых на перевозке товаров или пассажиров» и составить перечень Минимальных Европейских требований в отношении квалификации и периодического обучения.
3. Сделать сравнительный анализ перечня нормативных документов, и технических средств, обеспечивающих безопасность

перевозок (режим труда и отдыха водителей – использование тахографов, способы крепления и размещения грузов).

4. Профессиональный отбор водителей при приеме на работу.

5. Особенности теоретических и практических экзаменов для кандидатов в водители в странах Евросоюза. Подготовить презентацию по индивидуальному заданию для отдельной страны.

Методические материалы для выполнения работы

Долгое время считалось, что соблюдение стандартов при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог и транспортных средств, служит гарантией безопасности дорожного движения. При помощи стандартов поддерживаются оптимальные параметры и элементов для их безопасного взаимодействия в процессе дорожного движения. Однако практика показывает, что соблюдение норм и стандартов при проектировании, строительстве и эксплуатации дорог и транспортных средств не гарантирует отсутствия ДТП. Ровные, прямые и широкие дороги, отвечающие требованиям стандартов, часто имеют высокий уровень аварийности. Это объясняется тем, что на дороге человек слишком часто оказывается в нестандартных ситуациях, когда быстрота и качество принимаемых решений определяются его опытом, возрастом, личными качествами, физическим и эмоциональным состоянием, особенностями восприятия и т.д. Поэтому неудивительно, что причиной подавляющего количества ДТП является человеческий фактор.

На рисунке 1 представлена роль различных факторов как причин ДТП: в 57% случаев главная причина ДТП – ошибка человека; в 27% случаев причиной ДТП является проблема взаимодействия человека и дороги; в 6% случаев причиной ДТП является проблема взаимодействия человека и автомобиля; в 3% случаев причиной ДТП является проблема многостороннего взаимодействия человека, автомобиля и дороги.

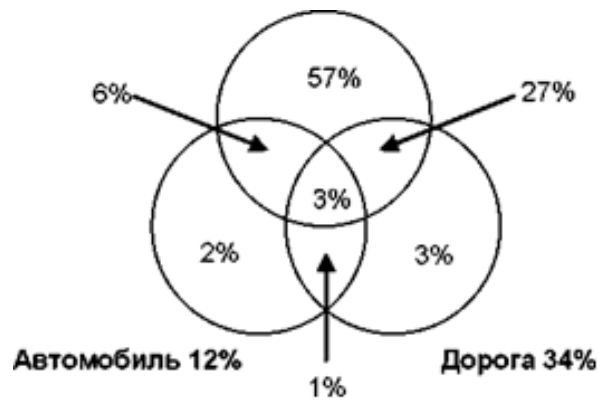


Рис. 1. Роль факторов риска и их сочетаний в возникновении ДТП (данные Министерства транспорта Германии)

Таким образом, на дорогах существует сложная динамическая система, включающая в себя совокупность элементов человек, автомобиль, дорога, функционирующих в определенной среде. Эти элементы единой дорожно-транспортной системы находятся в определенных отношениях и связях друг с другом и образуют целостность. Они формируют факторы риска, которые могут привести к ДТП. С точки зрения безопасности дорожного движения интерес для системного изучения представляют как сами факторы риска, так и их различные сочетания, а именно:

- человек – автомобиль;
- автомобиль – дорога;
- дорога – человек.

Несмотря на различающиеся цифры о роли факторов системы в возникновении происшествий, полученные в ходе исследований как в нашей стране, так и за рубежом, пока не вызывает сомнений главенствующее влияние фактора «человек».

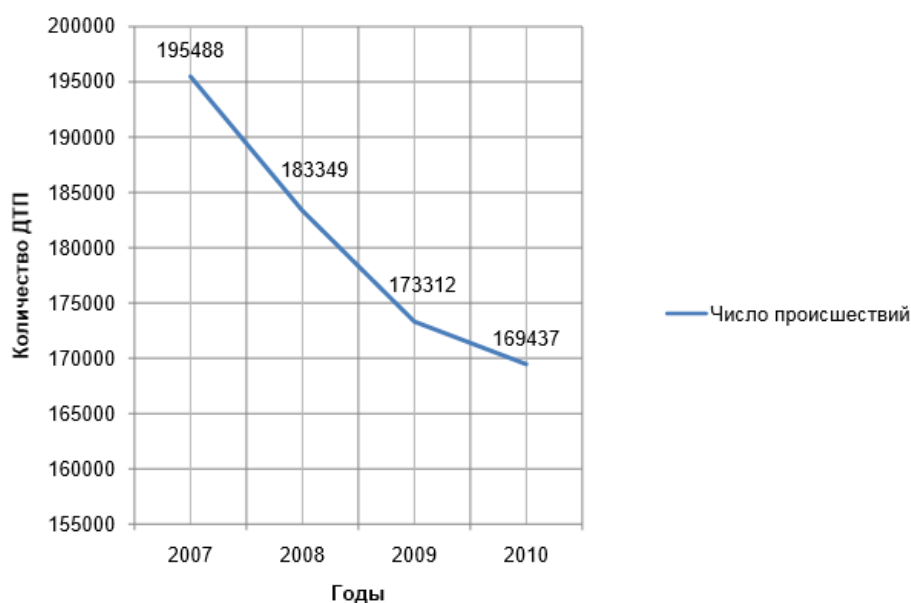


Рис. 2. Количество ДТП из-за нарушений ПДД водителями ТС

ЗАДАНИЕ 6 (выполняется индивидуально каждым студентом и оформляется в виде отчета): определить основные показатели аварийности в РФ и странах с развитой автомобилизацией за период 2011 – 2015 гг. и дополнить графики на рис. 2 и рис. 3. Сделать выводы.

Чтобы получить право сдачи экзамена на водительское удостоверение в Евросоюзе надо прожить на одном месте не менее шестимесяцев, после этого пройти обучение в автошколе. Водитель транспортного средства в Европейских странах не может осуществлять перевозки грузов или пассажиров, если он не прошел дополнительной профессиональной подготовки и не получил в водительском удостоверении «код 95» (требование Директивы Европарламента и Евросовета 2003/59/ ЕС «По вопросу базовой квалификации и периодической переподготовки водителей определенных средств автомобильного транспорта, занятых на перевозке товаров или пассажиров»).

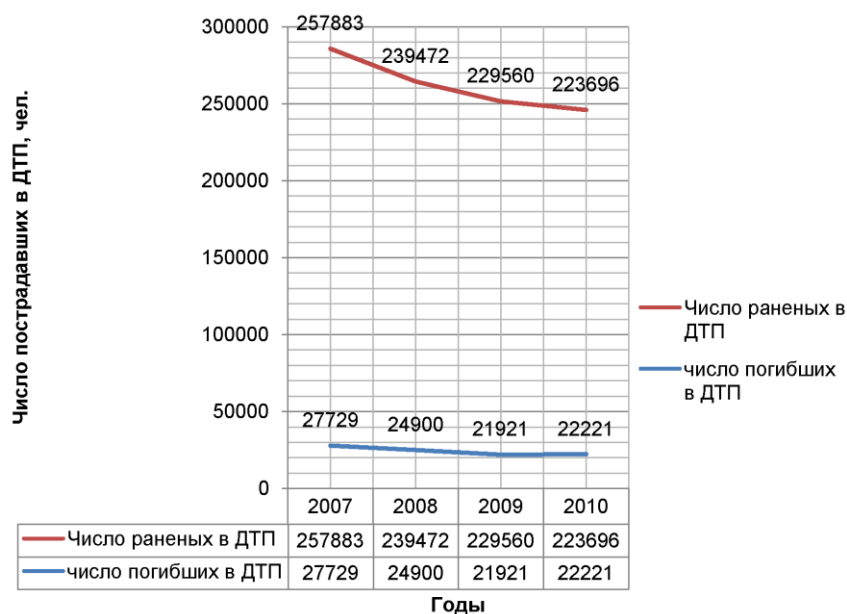


Рис. 3. Число пострадавших в ДТП из-за нарушения ПДД водителями

Водитель транспортного средства в Европе, должен проходить дополнительное профессиональное обучение в объеме 280 ч, практического вождения – 20 ч. Водители, занятые на перевозке товаров и расширяющие или меняющие рамки своей работы с тем, чтобы заняться перевозкой пассажиров, или наоборот, которые уже имеют Сертификат Профессиональной Компетенции, должны пройти подготовку только по разделам, связанным с новой квалификацией в объеме 70 ч, включая 5ч практического вождения. Возможна система ускоренного получения базовой квалификации в объеме 140 ч и 10 ч соответственно. Курсы периодической переподготовки организываются утвержденным учебным центром в объеме 35 ч каждые 5 лет.

Сегодня основная дилемма при обучении водителя и проведении экзамена - это целостный подход. Обучение и экзамен должны быть единой системой. Ни обучение, ни экзамен не являются независимыми элементами. Есть непрерывное взаимодействие, также известное как динамическое взаимодействие между этими элементами.

Необходимо, чтобы теоретический экзамен предшествовал практическому. Среди европейских стран есть различия в выборе времени теоретического экзамена. В то время как в некоторых странах любое практическое обучение может начаться только после успешно сданного теоретического теста, другие страны проводят

параллельное теоретическое и практическое обучение. Неудобство первого варианта состоит в том, что между теоретическим и практическим экзаменами может пройти довольно длительное время, один год или больше.

Передовая практика показывает, что теоретический тест должен быть по времени проведения максимально близок к практическому тесту, идеально даже в тот же день. Это, конечно, влечет за собой некоторые организационные затруднения относительно планирования работы экзаменаторов. Агентство по стандартам вождения в Соединенном Королевстве разработало «экзамен на восприятие опасности», который сдается между теоретическим и практическим экзаменами. Он может рассматриваться как промежуточный экзамен, (половина теории и половина практического теста), сдаваемый на компьютерах.

СIEСА (Международная комиссия по приему экзаменов), и ее экспертная группа по приему теоретического экзамена в январе 2013 года в Хельсинки, включила «экзамен на восприятие опасности», как новый испытательный элемент, в Директиву получения водительских прав. В начале этого века был реализован проект GADGET (Охрана Автомобильных Водителей через Образование Руководство и Технологию). Проект был представлен австрийской компанией Kuratoriumfur, в котором Verkehrssicherheit (Комиссия Безопасности дорожного движения). В рамках этого проекта международные эксперты определили, так называемую, Матрицу для Курсов вождения и заявили, что обучение водителя и прием экзаменов главным образом сосредотачивается на двух более низких уровнях матрицы. Ясно, что более высокие уровни матрицы не могут быть измерены во время практических экзаменов, однако, это должно быть осуществлено через последовательные инструкции при сдаче экзамена. Более высокие уровни матрицы должны быть оценены во время теоретического курса обучения кандидатов в водители.

Таблица 1 – Матрица Целей Обучения Водителей

	Знание и навыки	Аспекты, повышающие риск	Самооценка
Цели для жизни и навыки для выживания	Образ жизни, возраст, культура, социальное положение и т.д. против манеры вождения	Поиск новых ощущений Принятие риска Нормы группы Давление	Интроспективная компетентность Собственные предпосылки Контроль
Цели вождения	Выбор модели Выбор времени Роль мотивов Планирование маршрута	Алкоголь, усталость, замедленная реакция, часы пик, молодые и	Собственные мотивы влияют на выбор самокритичного мышления
Вождение в различных дорожных ситуациях (в трафике)	Правила дорожного движения Сотрудничество Восприятие информации Автоматизация	Пренебрежение ПДД Несоблюдение дистанции Замедленная реакция Уязвимые участки	Влияние водительских навыков Собственный стиль вождения
Контроль ТС	Работа автомобиля Системы защиты Контроль ТС Правила ДД	Отсутствие ремней безопасности Неисправность систем ТС Изношенные шины	Разнообразие систем контроля ТС

В РФ прием на работу водителей осуществляется на основании статьи 328 ТК РФ «Прием на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств».

Работники, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, должны пройти профессиональный отбор и профессиональную подготовку в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта.

Прием работника на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, производится после

обязательного предварительного медицинского осмотра (обследования) в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области здравоохранения, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта.

При выполнении грузовых перевозок перевозчик должен выполнять требования к креплению грузов на транспортных средствах в соответствии со стандартом EN 12195-1:2010 «Средства крепления грузов на дорожных транспортных средствах» - раздел безопасность.

***ЗАДАНИЕ 7:** сформировать матрицу основных психофизиологических характеристик водителя для выполнения профессионального отбора, с учетом категорий и подкатегорий транспортных средств.*

Квалификационные экзамены на право получения водительского удостоверения в РФ кандидаты в водители сдают, согласно Методики, которая содержит требования к проведению теоретической и практической части экзамена.

В большинстве стран с развитой автомобилизацией кандидаты в водители во время практического экзамена водят транспортные средства по известным маршрутам, среди понятных транспортных ситуаций на дороге. Новая тенденция в практическом экзамене по вождению – это применение метода «независимого вождения», который может быть реализован двумя различными способами: кандидат должен самостоятельно доехать до заданного пункта района, или он должен это сделать с помощью устройства GPS. Конечно, несколько таких пунктов должны быть добавлены к испытательным маршрутам, а экзаменатор должен произвольно выбрать один из них во время экзамена. Поскольку во время экзамена на дороге присутствуют так же упражнения по маневрированию, они также должны быть частью теста, длительностью по 20 - 25 мин.

Есть система, уже работающая в нескольких странах (голландский и шведский пример), по которой экзаменуемый должен объяснить одну специальную транспортную ситуацию и сказать экзаменатору, почему он выбрал такое решение. Обычно,

это делается во время практического экзамена в городе. После возникновения специальной критической или трудной ситуации экзаменатор заставляет кандидата остановить транспортное средство в определенном месте и спрашивает его о том, как он понял данную ситуацию, какие действия предпринял, как он оценивает свои действия и почему решил именно так. Ответ кандидата учитывается в конце экзамена, поскольку экзаменатор принимает свое окончательное решение по всем рабочим характеристикам кандидата. Таким образом, правильный ответ кандидата может послужить как в его пользу, так и против него. Этот метод тестирования главным образом применяется во время базовых экзаменов по вождению.

У практического экзамена по вождению как процесса есть свой психологический характер. Систематическое наблюдение за поведением кандидата позволяет экзаменатору по вождению достигнуть системности принятия решения в рамках сложного процесса оценки рабочих характеристик. Таким образом, практический экзамен по вождению с психологической точки зрения - это процесс оценки, который заканчивается решением: «сдал» или «не сдал».

При приеме экзаменов по вождению в некоторых странах используют планшетный компьютер (Ирландия, Швеции). В Ирландии используется операционная система Android, в то время как в Швеции применяется Windows 8. Шведская система разработана группой Nethouse.

Экзаменатор по вождению может наблюдать за программой всего своего рабочего дня на экране планшета, или он может с его помощью спланировать всю рабочую неделю. Выбирая следующего кандидата, экзаменатор видит всю необходимую информацию о кандидате, включая необходимые анкетные данные, фотографию кандидата и его подпись.

Проверка удостоверения личности кандидата, выбор маршрута экзамена по вождению - все вносится через планшет. Данные немедленно сохраняются на центральном сервере экзаменационной комиссии. Электронные маркировки, сделанные экзаменатором, немедленно сохраняются на центральном сервере вместе с другими соответствующими данными (анкетные данные кандидата, анкетные данные экзаменатора, тип экзамена, дата экзамена, испытательный маршрут и т.д.). В Ирландии и в Швеции,

при приеме экзаменов больше нет бумажной волокиты. Все необходимые данные: информация, законы, инструкции, формы, листы анкетных данные, фотографии, подписи, отметки экзаменатора и т.д. сохранены на центральном сервере и могут быть загружены в любое время в течение нескольких секунд при помощи РС, планшета, или любого компьютера дома или в офисе.

Практическая работа № 7

Анализ программ переподготовки водителей транспортных средств и повышения квалификации в РФ

Цель практического занятия: провести анализ программ переподготовки водителей транспортных средств и повышения квалификации в РФ

План работы

1. Ознакомиться с нормативной документацией по вопросам стажировки и повышения квалификации водителей.
2. Изучить программы стажировки и повышения квалификации водителей.
3. Ознакомиться и сделать анализ методик проведения стажировки и повышения квалификации водителей транспортных средств различных категорий на дорогах общего пользования, проведения занятий по повышению квалификации на автодроме.
4. Технические средства обучения, применяемые при организации стажировки и повышении квалификации водителей транспортных средств. Подготовить презентацию по индивидуальному заданию преподавателя для отдельной категории ТС.

Методические материалы для выполнения работы

Нормативно правовая база:

1. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
2. Распоряжение МинАвтоТранса РСФСР от 31. 03. 1987 г. ап- 14/118;
3. Приказ Минтранса РФ от 09. 03.1995 г. № 27.

На основании данных документов в настоящее время в РФ принята 20 - часовая программа обязательных занятий с

водителями автотранспортных организаций. Программа повышения квалификации включает 4 этапа.

Этап 1. Реальные конкретные примеры ДТП разбираются с максимально возможными подробностями с тем, чтобы водитель мог вообразить себя непосредственным участником ситуации, представить мысленное ее развитие, восстановить все причинно-следственные связи в цепи событий.

Этап 2. «Наглядное восприятие» - использование информации в образной форме: на макетах, рисунках, слайдах, видеоматериалах.

Этап 3. «Привязка к участку» - анализ потенциальных ДТП на конкретных участках повышенной опасности (очагах ДТП).

Этап 4. «Кризисная ситуация» - обучение на полигоне выходу из ситуации повышенной сложности.

В настоящее время занятия проводятся для категорий «В», «С», «D», «BE», «CE», «DE».

Наименование предмета	Количество часов		
	Всего	в том числе	
		Теоретические занятия	Практические занятия
Конструктивные особенности ТС как объекта управления	2	2	–
Основы теории управления ТС и безопасности движения	6	2	4
Повышение водительского мастерства (Типичные дорожно-транспортные ситуации повышенной опасности)	10	–	10
ИТОГОВАЯ АТТЕСТАЦИЯ (с применением аппаратно-программного комплекса аудио- и видеонаблюдения «АВТОПРАКТИКА – ЭКЗАМЕН»)	2	–	2
Итого	20	4	16

Интенсивный рост количества эксплуатируемых автомобилей вызывает необходимость в пропорциональном развитии системы подготовки водителей. В количественном выражении эта проблема в настоящее время решается успешно. В стране ежегодно около 2млн чел. проходят обучение и получают водительское удостоверение. Однако при такой массовости процесса зачастую теряется качество подготовки. В связи с этим происходит

самообучение и «доучивание» значительной части водителей после получения ими водительских удостоверений - в процессе дорожного движения, что осложняет решение задачи обеспечения безопасности движения. Успешное решение данной задачи возможно при использовании современных методик обучения на тренажерах, автодромах, в сложных дорожных условиях при использовании технических средств обучения, позволяющих интенсифицировать процесс обучения вождению.

Использование автотренажеров стало неотъемлемым элементом современной подготовки водителей. Автотренажеры позволяют приблизить условия обучения к реальным, не подвергая учащегося и инструктора опасности. Кроме того, они позволяют использовать индивидуальный подход к каждому из обучаемых и допускают многократное повторение отдельных операций по управлению автомобилем, добиваясь четкого их выполнения. Используя автотренажеры, можно разбить сложный процесс вождения на отдельные элементы и воспроизвести аварийные ситуации, отработка которых на автодроме и на дороге сопряжена с опасностью, а также уменьшить расходы на обучение водителя. Основная задача тренажерного этапа подготовки - выработать у учащегося в безопасных условиях элементарные начальные зрительно-двигательные навыки управления автомобилем и восприятия среды движения. Поэтому при обучении на автотренажерах изучаются основные, базовые навыки управления автомобилем, которые отрабатываются более подробно на следующих этапах подготовки водителей.

Объем и разнообразие учебного материала, изучаемого на автотренажере, весьма велик, поэтому овладевают им поэтапно, в следующем порядке:

- на первом этапе приобретаются и закрепляются знания о назначении и расположении органов управления автомобилем, приборов сигнализации и контрольно-измерительных приборов, расположенных в кабине автомобиля (тренажере);
- на втором этапе, будущий водитель, знакомится с правильной посадкой водителя на рабочем месте, с приемами регулирования сиденья, зеркал заднего вида, правильным положением рук на рулевом колесе и ног на педалях управления;
- на третьем этапе знакомят с действиями органов управления автомобиля;

- на четвертом этапе - с приемами подготовки органов управления автомобиля к пуску двигателя, самого пуска его, трогания автомобиля с места, его движения и остановки, а также основными приемами маневрирования.

Тренажеры выполняют две основные функции. Во-первых, это задача предоставления информации, аналогичной той, что предоставляется некоторой имитируемой ими реальной системой. Тренажер хранит, обрабатывает и отображает информацию, отражающую функциональные характеристики системы, а также влияние релевантных внешних условий и входных управляющих воздействий, вводимых оператором. Во-вторых, тренажеры оснащены специальными средствами, улучшающими и расширяющими их возможности по обеспечению тренировки и обучению операторов, что оказывает непосредственное воздействие на их деятельность при работе в реальной системе.

Одним из устройств нижнего уровня в иерархии тренировочных средств является процедурный тренажер. Системные тренажеры являются более совершенными устройствами в смысле обеспечиваемого ими уровня имитации, однако они решают задачи, связанные с конкретной подсистемой, с которой связаны наиболее важные, трудные или требующие больших затрат времени цели обучения. На рисунке 4 представлена классификация электронных систем для обучения водителя транспортного средства.



Рис. 4. Электронные системы для обучения водителя транспортного средства

Например, производственная фирма «Логос» является одной из наиболее известных отечественных компаний на рынке компьютеризированных тренажеров. Тренажер грузового автомобиля КАМАЗ 4350/5350, производимый этим предприятием, предназначен для обучения и совершенствования приемов вождения в различных ландшафтных и погодных условиях, а также в условиях городского движения (рис. 5). Тренажер вождения представляет собой учебно-тренировочный программно-аппаратный комплекс, включающий модуль инструктора и модуль водителя.



Рис. 5. Тренажер КАМАЗ 4350/5350
на динамической электромеханической платформе

Для повышения уровня профессионально важных психофизиологических качеств водителей (ПВК) созданы психофизиологические автомобильные тренажеры. Их функциональные возможности направлены на повышение надежности управления автотранспортом за счет тренировки ПВК, непосредственно влияющих на безопасность движения. На рисунке 6 представлена блок-схема методического состава психофизиологического тренажера ТА-2 автомобильный. В тренажере ТА-2 предусмотрена регулировка степени сложности заданий, что дает возможность повышать уровень профессионально важных психофизиологических качеств водителей в широком диапазоне, с учетом имеющегося уровня ПВК и требований профессии. Аппарат рекомендован для использования при обучении учащихся автошкол и действующих водителей различных видов перевозок. Освоение профессии идет значительно быстрее, если перед тем как сесть за руль настоящего автомобиля ученик сначала отработает несколько часов на тренажере. Такой

специалист впоследствии будет гораздо внимательнее, увереннее, спокойнее и бережнее управлять техникой.

Поэтому, при выборе тренажера очень важно точно понимать, какая задача на него возлагается:

- первичная подготовка - тренажер начального уровня, как переходная ступень перед обучением на реальной технике;
- переподготовка профессионалов - тренажер высокого уровня, хорошо имитирующие все особенности работы реальной техники, позволяющий воспроизводить сложные ситуации и решать типовые профессиональные задачи;
- научные исследования - максимальная реалистичность, особенно для проведения медицинских экспериментов.



Рис. 6. Блок-схема методического состава психофизиологического тренажера ГА-2 автомобильный

Пути снижения количества аварий банально ясны и понятны. Следует повышать технический уровень и поддерживать эксплуатационную надежность автомобиля, устранять дорожные «ловушки», но в большей мере надо помогать и своевременно, с упреждением обращать внимание водителя на опасность воспроизводимого режима движения (нагрузка, скорость, повороты руля, интенсивность разгона, торможения).

ЗАДАЧИ ДЛЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОГО РЕШЕНИЯ

Решение задач должно быть обоснованным, со ссылками на применяемые нормативные акты.

Решать практическое задание нужно в следующей последовательности:

- 1) внимательно изучить условия задачи;
- 2) проанализировать правовые акты и руководящие разъяснения Пленумов Высшего Арбитражного Суда РФ, постановления Конституционного Суда РФ, регулирующие данные правоотношения и объяснить, почему именно их следует применять в указанном случае;
- 3) на основе законодательства и судебной практики подробно изложить ход решения и сделать обобщающий вывод.

Оформление работы должно соответствовать следующим требованиям:

- а) рекомендуемый объем - 5—10 страниц рукописного текста (формат школьной тетради) либо 4—5 страниц печатного текста;
- б) на титульном листе необходимо указать институт, наименование дисциплины, направление подготовки, группу, фамилию, имя, отчество студента;
- в) на правой стороне каждого листа необходимо оставлять поля для замечаний;
- г) все страницы контрольной работы должны быть пронумерованы;
- д) на последней странице необходимо указать список использованной литературы.

Вариант 1

Теоретический вопрос: понятие транспортного права, его предмет и метод; источники транспортного права.

Задача 1. Между ЗАО «Желдорстрой» и ОАО «РЖД» был заключен договор о строительстве подъездных путей к предприятию Химкомбинат, по которому ЗАО «Желдорстрой» обязался к 1 января 2016 г. сдать в эксплуатацию первый участок подъездного пути длиной 3 км. В связи с тем, что к 1 января 2016 г. сдача участка не была произведена, ОАО «РЖД» обратилось в арбитражный суд с иском о взыскании с ЗАО «Желдорстрой» предусмотренной договором неустойки в размере 2% от общей стоимости всей работы за каждый месяц просрочки. Ответчик

против иска возражал, ссылаясь на то, что УЖТ, 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 регулироваться не нормами УЖТ, а по правилам гл. 37 (Подряд) ГК.

Как надлежит разрешить настоящий спор?

Задача 2. Группа членов экипажа сухогруза «Балтика» в числе 10 человек обратилась с иском в суд г. Калининграда с требованием о взыскании заработной платы за работу в выходные в период с июня по август 2016 г., когда сухогруз находился в плавании в испанский порт Валенсия. При этом они мотивировали свои требования ссылкой на положения Трудового кодекса РФ (ст. 149, 153 ТК), считая, что между ними и владельцем судна ООО «Дельта» подлежат применению нормы указанного Кодекса. Возражая против иска, представитель ООО «Дельта» указывал, что отношения между членами экипажа сухогруза и судовладельцем подпадают под действие морского законодательства — КТМ и условий договора фрахтования судна «Балтика» от 5 февраля 2016 г., заключенного на основании проформы «Дженкон». Ни КТМ, ни рейсовый чартер не предусматривают права работников на компенсацию за работу в выходные дни.

Как должен быть разрешен судом настоящий спор?

Вариант 2

Теоретический вопрос: долгосрочный договор об организации перевозок грузов; подача заявки на перевозку грузов на железнодорожном транспорте.

Задача 1. 2 марта 2016 г. АО «Лукойл» подало заявку в Управление Приволжской железной дороги на 115 цистерн для нефтепродуктов в период с 10 по 20 марта 2016 г. Перевозчик не сообщил 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 арбитражный суд с требованием о взыскании с перевозчика штрафа за неподачу цистерн. На заседании арбитражного суда представитель перевозчика пояснил, что поскольку заявка на их подачу была подана с нарушением установленного в ст. 11 УЖТ 10-дневного срока подачи заявки, она не может иметь силы. Представитель грузоотправителя указал на то, что хотя срок подачи

заявки действительно был нарушен, 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?

Задача 2. В соответствии с долгосрочным договором об организации перевозок грузов между Красноярской железной дорогой и АО Торговый дом «Кузбассразрезуголь» последний обязан был не позднее 1 сентября 2016 г. предъявить к перевозке уголь для загрузки 60 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 арбитражного суда представитель ответчика представил акт и справки о том, что 18 августа 2016 г. на шахте в результате аварии вышел из строя главный конвейер, в результате подача угля была прекращена. По указанным основаниям он просил освободить Торговый дом от штрафной ответственности за непредъявление груза. Представитель железной дороги обратил внимание на то, что конвейер шахты вышел из строя всего на четыре дня — с 18 по 22 августа. Поэтому грузоотправитель мог выполнить свои обязанности по предъявлению угля в оставшиеся до 1 сентября дни.

1. Какое правовое значение могло иметь внесенное в договор условие о сроках подачи транспортных средств и предъявлении груза для перевозки?

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

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

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

Вариант 3

Теоретический вопрос: договор железнодорожной перевозки грузов; договор железнодорожной перевозки пассажиров и багажа.

Задача 1. Плодоовощное объединение предъявило к перевозчику иск о взыскании 10 тыс. руб., составляющих ущерб, нанесенный порчей винограда в результате просрочки в доставке груза.

Ответчик 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 транспортировки груза в результате того, что виноград был отгружен грузоотправителем потребительской зрелости.

1. В каких случаях наступает ответственность за несохранность скоропортящихся грузов?

2. Как следует разрешить данный спор?

Задача 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?

Вариант 4

Теоретический вопрос: договор морской перевозки грузов по коносаменту; виды договоров морской перевозки грузов по чартеру.

Задача 1. Судовладелец фрахтовал 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.

1. Правомерен ли отказ капитана подписывать коносамент?

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

Задача 2. Во время рейса судна, зафрахтованного для перевозки груза, на основании рейсового чартера, произошел взрыв парового котла. Взрыв привел к серьезным повреждениям судна, следствием чего явилось проникновение забортной воды в трюм и повреждение груза. При расследовании аварии было установлено, что взрыв котла произошел из-за внезапной потери сознания дежурным механиком. В результате контроль над эксплуатацией механизма судна был утрачен. Судовладелец, к которому было предъявлено требование о возмещении ущерба, причиненного повреждением груза, сослался на потерю сознания дежурным механиком как на действие непреодолимой силы и просил по этим основаниям отказать в требовании о возмещении ущерба.

Правильны ли доводы судовладельца?

Вариант 5

Теоретический вопрос: договор внутренней водной перевозки грузов; договор внутренней водной перевозки пассажиров.

Задача 1. Ленское речное пароходство в соответствии с заявкой ООО «Роспродукт» приняло груз мороженого мяса в количестве 20 т для доставки по речным путям в порт Ангарск. Доставка груза в порт назначения была осуществлена с просрочкой на семь дней, в связи с чем значительная часть груза подверглась порче. ООО «Роспродукт» предъявило иск к перевозчику о возмещении вреда, причиненного порчей груза. На заседании арбитражного суда 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 КВВТ) ввиду резкого обмеления фарватера вследствие летней жары. В силу ст. 118 КВВТ это обстоятельство, по мнению представителя пароходства, освобождает перевозчика от ответственности за несоблюдение сроков доставки груза.

1. Правильны ли доводы представителя ответчика?

2. Проанализируйте ст. 77, 115—118 КВВТ.

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 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?

Вариант 6

Теоретический вопрос: источники воздушного права; договор воздушной перевозки пассажиров и багажа.

Задача 1. 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 этим 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 недостатчей пяти ящиков груш, так и порчей семи ящиков винограда.

Какое решение по настоящему спору должно быть принято арбитражным судом?

Задача 2. Туристическая компания «Тезтур» 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?

Вариант 7

Теоретический вопрос: обязательство по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к автомобильной перевозке; договор автомобильной перевозки грузов.

Задача 1. На автомобилях ООО «Транссервис» в адрес издательства «Дрофа» был доставлен груз бумаги в рулонах в количестве 10 т. При выгрузке бумаги было выявлено, что часть груза подверглась порче (подмокла) в результате дождя, была загрязнена и потому не пригодна к употреблению типографией. В связи с частичной порчей груза издательство «Дрофа» предъявило к перевозчику претензию о возмещении суммы, на которую понизилась стоимость бумаги. Отклоняя претензию, перевозчик сослался на то, что груз был достаточно надежно упакован и укрыт брезентом. Однако во время его перевозки произошли ливневые дожди, необычные по своей силе, предотвратить вредоносное действие которых перевозчик был не в состоянии. При рассмотрении дела в арбитражном суде ответчик сослался на эти

же обстоятельства, указав при этом, что частичное повреждение было допущено в силу естественных причин, связанных с перевозкой груза на открытом подвижном составе. Поэтому в силу ст. 796 ГК и ст. 34 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта перевозчик в этом случае может нести ответственность, если не докажет, что повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам.

Как должны быть разрешены исковые требования издательства «Дрофа»?

Задача 2. Пассажир Б. выехал с рейсовым автобусом по маршруту Москва—Астрахань. В пути он испытал гипертонический криз, в связи с этим во Владимире был вынужден оставить автобус. На скорой помощи Б. был доставлен во Владимирскую областную больницу. Невозможность продолжения рейса была подтверждена медицинскими документами. Ссылаясь на внезапную болезнь, происшедшую во время рейса, Б. потребовал от перевозчика полностью возратить ему стоимость билета. Перевозчик отказался возратить Б. уплаченную им провозную плату, указав, что болезнь Б. наступила уже во время рейса, часть пути он проделал на автобусе ответчика, после прекращения Б. поездки перевозчик был лишен возможности реализовать билет на освободившееся место другому лицу.

Как разрешить спор между сторонами?

Вариант 8

Теоретический вопрос: порядок предъявления претензий на всех видах транспорта; сроки исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки грузов, пассажиров и багажа на всех видах транспорта.

Задача 1. Грузополучатель — ОАО завод «Красный богатырь» предъявил иск к ОАО «РЖД» о возмещении вреда, причиненного утратой груза — пяти ящиков заводского оборудования. Арбитражный суд отказал в принятии искового заявления завода по мотивам несоблюдения установленного законом обязательного претензионного порядка. Истцу было предложено выполнить требования закона о предъявлении первоначального требования к перевозчику.

Правильен ли отказ арбитражного суда в принятии искового заявления?

Задача 2. Гражданин К. отправил по железной дороге в адрес Ивановской фабрики партию хлопка в тюках. На станции назначения выяснилось, что пять тюков хлопка разорваны, груз загрязнен и поврежден. К. обратился в Ивановский суд с иском к перевозчику о возмещении ущерба, причиненного повреждением груза. Мотивированным определением судьи в принятии искового заявления было отказано с указанием на то, что в претензионном порядке К. надлежало прежде всего обратиться с требованием о возмещении ущерба к перевозчику. Считая отказ в принятии искового заявления неправомерным, К. обжаловал его путем подачи частной жалобы в Московский областной суд. В своей частной жалобе К. указал, что обязательный претензионный порядок установлен законом для юридических лиц, каковым он не является, и просил по указанным основаниям определение судьи отменить.

Какое определение должно быть вынесено по жалобе К.?

ПРИМЕРЫ ТЕСТОВЫХ ЗАДАНИЙ.

1. Транспорт является связующим звеном:
 - а) экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена;
 - б) экономики страны;
 - в) политики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена.
2. Транспортное право представляет собой совокупность:
 - а) подзаконных актов;
 - б) законов;
 - в) правовых норм.
3. Общая цель объединения в едином комплексе транспортного права норм различных отраслей права – гражданского, административного, трудового, земельного и т.д. – состоит:
 - а) в регулировании деятельности различных видов транспорта как различных транспортных систем страны;
 - б) в регулировании деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны;
 - в) в регулировании деятельности одного вида транспорта как единой транспортной системы страны.
4. Нормы транспортного права регулируют отношения между:
 - а) грузополучателями и их клиентурой по перевозкам грузов, пассажиров, багажа;
 - б) транспортными предприятиями и их клиентурой по перевозкам грузов, пассажиров, багажа;
 - в) транспортными предприятиями и грузоотправителями.
5. Сколько существует видов транспорта?
 - а) 3;
 - б) 6;
 - в) 5.
6. Выберите вариант в котором правильно указаны основных виды транспорта:
 - а) железнодорожный, морской, воздушный, речной и автомобильный;
 - а) железнодорожный, морской, воздушный, речной, автомобильный, гужевой;

в) железнодорожный, морской, воздушный и автомобильный.

7. Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте производится централизованно и относится к компетенции:

а) ОАО "Российские железные дороги";

б) Правительству РФ;

в) исполнительным органам власти.

8. Главными целями деятельности РЖД являются:

а) обеспечение потребностей физических лиц в железнодорожных перевозках;

б) обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли;

в) извлечение прибыли.

9. Морской, речной, автомобильный и воздушный транспорт входят в транспортный комплекс, управление которым осуществляет:

а) Правительством Российской Федерации;

б) Министерство транспорта Европейского союза;

в) Министерство транспорта Российской Федерации.

10. Министерство транспорта Российской Федерации в соответствии с Положением о Министерстве:

а) разрабатывает проекты законодательных и иных нормативных актов, определяющих порядок функционирования транспортного комплекса;

б) контролирует в пределах своей компетенции исполнение законодательных и иных нормативно-правовых актов, анализирует практику их применения в транспортном комплексе;

в) верны оба варианта.

11. Можно ли осуществлять предпринимательскую деятельность на железнодорожном транспорте?

а) можно;

б) можно только на основании лицензии;

в) нельзя.

12. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 5 июня 2002 г. N 383 «О лицензировании перевозочной и другой деятельности на железнодорожном

транспорте» лицензия на перевозки пассажиров и грузов предоставляется на:

- а) 5 лет;
- б) 7 лет;
- в) 10 лет.

13. В сфере железнодорожного транспорта обязательному лицензированию подлежат следующие виды деятельности:

а) перевозки железнодорожным транспортом пассажиров, багажа и грузов;

б) деятельность по техническому обслуживанию и ремонту технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, а также подвижного состава на железнодорожном транспорте;

в) верны оба варианта.

14. На морском транспорте обязательному лицензированию не подлежит деятельность:

а) которая осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя;

б) связанная с перевозкой морским транспортом пассажиров и грузов;

в) погрузочно-разгрузочная деятельность в морских портах.

15. На внутренневодном (речном) транспорте обязательному лицензированию подлежит деятельность:

а) связанная с перевозкой внутренним водным транспортом пассажиров и грузов;

б) связанная с перевозкой внутренним водным транспортом пассажиров и грузов, погрузочно-разгрузочной деятельностью на внутреннем водном транспорте;

в) деятельность по обслуживанию буксировок морским транспортом.

16. На воздушном транспорте лицензированию подлежит деятельность:

а) связанная с перевозкой грузов и пассажиров; деятельность по техническому обслуживанию воздушных судов;

б) деятельность по ремонту воздушных судов; деятельность по применению авиации в отраслях экономики;

в) верны оба варианта.

17. На автомобильном транспорте обязательному лицензированию подлежат перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек:

а) перевозки пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом; перевозки грузов емкостью свыше 3,5 тонны;

б) перевозки пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом;

в) перевозки грузов емкостью свыше 3,5 тонны.

18. Под источником транспортного права понимают обычно:

а) юридическую форму, в которой выражается правотворческая деятельность государства;

б) юридическую форму, в которой выражается правотворческая деятельность государства и с помощью которой воля законодателя становится обязательной для исполнения;

в) юридическую форму, в которой выражается законодательная деятельность государства.

19. В составе транспортного законодательства различают следующие основные источники права:

а) законы, указы Президента Российской Федерации, подзаконные нормативные акты;

б) законы;

в) подзаконные нормативные акты.

20. Определяющее положение по отношению ко всем другим законам занимает(ют)?

а) санкционированные обычаи;

б) Конституция Российской Федерации;

в) постановления пленумов Верховного Суда Российской Федерации и Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации.

21. Связаны ли между собой практика арбитражных судов и транспортное законодательство?

а) не связаны;

б) связаны, но не оказывают влияния друг на друга;

в) неразрывно связаны между собой, оказывают постоянное воздействие друг на друга.

22. Являются ли постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда источником гражданского права?

а) являются;

б) в настоящее время нет единого мнения относительно того, являются постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда источником гражданского права или нет;

в) не являются.

23. Транспортное право – это:

а) совокупность норм права;

б) совокупность нормативных актов;

в) подзаконные акты.

24. Транспортное законодательство:

а) совокупность норм права;

б) совокупность нормативных актов;

в) верны оба понятия.

25. Транспортный устав железных дорог 1998 г. отразил в своем содержании:

а) переход государства к рыночной экономике;

б) переход государства к командной экономике;

в) переход государства к смешанной экономике.

26. Кодекс торгового мореплавания в своих статьях отразил все важнейшие положения:

а) Брюссельской конвенции;

б) Женевской конвенции;

в) Европейской конвенции.

27. Система транспортного законодательства может быть подразделена на:

а) общую и частную структуры;

б) горизонтальную и вертикальную структуры;

в) проектные и матричные структуры.

28. акты, входящие в горизонтальную и вертикальную структуры системы транспортного законодательства, делятся на:

а) кодификационно-комплексные и простые;

б) простые и комплексные;

в) простые и сложные.

29. Простыми являются такие акты, которые:

а) противоречат кодификационным актам;

б) входят в состав сложных актов;

в) не противоречат кодификационным актам и могут лишь уточнять, дополнять и конкретизировать их.

30. В основе вертикальной структуры системы транспортного законодательства лежит:

- а) иерархическое построение его нормативных актов;
- б) иерархическое построение его законов;
- в) вертикальное построение его нормативных актов.

31. Во главе отдельных системных образований транспортного законодательства стоят:

- а) Нормативно-правовые акты;
- б) нормативные акты;
- в) крупные кодификационные акты.

32. В договоре перевозки грузов участвуют:

- а) транспортная организация и грузоотправитель;
- б) транспортная организация и грузополучатель;
- в) транспортная организация и покупатель.

33. Договор перевозки считается консенсуальным, когда:

- а) перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки;
- б) покупатель обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки;
- в) перевозчик не обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки.

34. Различают перевозки, осуществляемые:

- а) в местном и смешанном сообщении;
- б) прямом и косвенном сообщении;
- в) в местном, прямом и прямом смешанном сообщении.

35. Местными называются перевозки в пределах:

- а) нескольких транспортных предприятий;
- б) одного транспортного предприятия;
- в) одной области (региона).

36. Прямыми признаются перевозки, в выполнении которых по одному документу:

- а) участвует несколько предприятий одного вида транспорта;
- б) участвует одно предприятие одного вида транспорта;
- в) участвует одно предприятие нескольких видов транспорта.

37. Прямой смешанной перевозкой считается перевозка, при которой на основе одного документа груз перевозится:

- а) одним предприятием несколькими видами транспорта;
- б) различными предприятиями нескольких видов транспорта;
- в) различными предприятиями одним видом транспорта.

38. На морском транспорте различают перевозки:

а) в малом каботаже, в большом каботаже и в заграничном сообщении;

б) в местном и в заграничном сообщении;

в) в малом каботаже, в большом каботаже.

39. Под малым каботажем понимают перевозку грузов между:

а) российскими портами нескольких морей;

б) российскими портами и портами стран СНГ одного и того же моря;

в) российскими портами одного и того же моря.

40. Воздушный кодекс подразделяет перевозки на следующие виды:

а) в местном и в заграничном сообщении;

б) в малом каботаже, в большом каботаже;

в) не подразделяет перевозки на отдельные виды.

41. Международные полеты воздушных судов выполняются на основе:

а) международных договоров Российской Федерации или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации;

б) международных договоров Российской Федерации;

в) разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

42. На автомобильном транспорте перевозки подразделяются на:

а) междугородные и международные;

б) городские, пригородные, междугородные и международные;

в) городские и пригородные.

43. К пригородным перевозкам относятся:

а) перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 50 км включительно;

б) перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 100 км включительно;

в) перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 150 км включительно.

44. К междугородным перевозкам относятся:

а) перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 150 км;

б) перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 100 км;

в) перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 50 км.

45. К городским перевозкам относятся перевозки:

а) в пределах черты города;

б) в пределах черты города и не более 5 км за чертой;

в) в пределах черты города и не более 10 км за чертой.

46. Перевозкой считается такое перемещение грузов, которое:

а) осуществляется без заключения договора перевозки;

б) осуществляется с обязательным заключением договора перевозки и соблюдением всех правил, установленных на том виде транспорта, на котором осуществляется эта перевозка;

в) осуществляется с обязательным заключением договора перевозки.

47. Транспортировании грузов:

а) осуществляется без заключения договора перевозки;

б) осуществляется с обязательным заключением договора перевозки и соблюдением всех правил, установленных на том виде транспорта, на котором осуществляется эта перевозка;

в) осуществляется с обязательным заключением договора перевозки.

48. Документами регулирующими организацию перевозки грузов при перевозках в прямом сообщении являются:

а) заявка (заказ), договор об организации перевозок грузов;

б) ежесуточная заявка;

в) недельный календарный план, ежесуточная заявка.

49. Долгосрочный договор об организации перевозок грузов заключается в:

а) устной форме;

б) письменной форме;

в) не заключается.

50. В соответствии со ст. 11 УЖД владелец инфраструктуры рассматривает представленные перевозчиком заявки на перевозку грузов при перевозках грузов в прямом железнодорожном сообщении и в срок:

а) не более чем 5 дней возвращает заявку на перевозку грузов перевозчику с отметкой о результате согласования;

б) не более чем 7 дней возвращает заявку на перевозку грузов перевозчику с отметкой о результате согласования;

в) не более чем 10 дней возвращает заявку на перевозку грузов перевозчику с отметкой о результате согласования.

51. На автомобильном транспорте заявка представляется в обусловленные годовым договором на перевозку грузов автомобильным транспортом сроки, но не позднее:

а) 7 часов накануне дня начала перевозок грузов в городском или пригородном сообщении;

б) 10 часов накануне дня начала перевозок грузов в городском или пригородном сообщении;

в) 14 часов накануне дня начала перевозок грузов в городском или пригородном сообщении.

52. На автомобильном транспорте заявка представляется в обусловленные годовым договором на перевозку грузов автомобильным транспортом сроки, но не позднее:

а) 42 часов до начала перевозок в междугородном сообщении;

б) 48 часов до начала перевозок в междугородном сообщении;

в) 54 часов до начала перевозок в междугородном сообщении.

53. Заявка в отношении грузовых перевозок играет роль:

а) оперативно-регулирующего документа;

б) нормативно-регулирующего;

в) нормативно-правового.

54. В какие сроки перевозчиком следует подавать заявки для исполнения обязательства по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении?

а) за 3 дня;

б) за 5 дней;

в) транспортное законодательство не указывает, в какие сроки перевозчиком следует подавать заявки.

55. УЖТ РФ в ст. 11 устанавливает, что заявки на перевозку грузов в прямом смешанном сообщении подаются грузоотправителем не менее чем за:

а) 5 дней;

б) 10 дней;

в) 15 дней.

56. Ежесуточная заявка-уведомление, используемая:

а) при перевалке грузов, способствует продолжению грузоперевозочного процесса и исполнению договора перевозки, главная ее задача – ускорить этот процесс;

б) при перевалке грузов, способствует продолжению грузоперевозочного процесса и исполнению договора буксировки, главная ее задача – замедлить этот процесс;

в) при перевалке грузов, способствует продолжению грузоперевозочного процесса и исполнению договора перевозки, главная ее задача – ускорить этот процесс.

57. Груз выдается получателю, указанному в накладной:

а) только при представлении грузовой квитанции;

б) без представления грузовой квитанции;

в) только при представлении грузовой квитанции и паспорта.

58. Субъектами обязательства по перевозке являются:

а) перевозчик и грузоотправитель;

б) перевозчик, грузоотправитель, а также грузополучатель;

в) перевозчик и грузополучатель.

59. Перевозчиками грузов могут быть:

а) лишь коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, которые в соответствии с действующим законодательством вправе осуществлять деятельность, связанную с перевозкой грузов;

б) любая организация;

в) любой предприниматель.

60. Функции грузоотправителей и грузополучателей могут выполнять:

а) только физические лица;

б) только юридические лица;

в) как физические, так и юридические лица.

61. Объектом обязательства по перевозке грузов являются:

а) перевозчики;

б) перевозимые перевозчиками грузы;

в) грузополучатели.

62. Грузоотправитель, отправляя продукцию:

а) обязан принимать все зависящие от него меры, обеспечивающие ее сохранность при перевозке;

б) не обязан принимать все зависящие от него меры, обеспечивающие ее сохранность при перевозке;

в) не обязан ее проверять.

63. На воздушном транспорте при сдаче груза к перевозке отправитель обязан указать в грузовой накладной:

- а) размер и объем груза;
- б) точное наименование груза, его вес (массу), число мест, размер или объем;
- в) вес груза.

64. На автомобильном транспорте определение веса груза:

- а) осуществляется в основном грузоотправителем;
- б) осуществляется в основном грузополучателем;
- в) не осуществляется.

65. Уплата провозной платы в любых договорах перевозки:

- а) является одной из важнейших обязанностей грузоотправителя;
- б) не является одной из важнейших обязанностей грузоотправителя;
- в) является одной из важнейших обязанностей грузополучателя.

66. По общему правилу провозная плата, размер которой определяется тарифами:

- а) должна быть внесена в пункте отправления до сдачи груза к перевозке;
- б) должна быть внесена в пункте отправления одновременно со сдачей груза к перевозке;
- в) должна быть внесена в пункте отправления после сдачи груза к перевозке.

67. В случаях несвоевременного внесения провозной платы с грузоотправителя (с грузополучателя) взыскивается:

- а) дополнительно к провозной плате 5% суммы платежей за каждый день просрочки внесения провозной платы;
- б) дополнительно к провозной плате 0,5% суммы платежей за каждый день просрочки внесения провозной платы;
- в) дополнительно к провозной плате 0,2% суммы платежей за каждый день просрочки внесения провозной платы.

68. В целях обеспечения сохранности грузов, находящихся в процессе перевозки, двери вагонов, контейнеров, трюмов судов (грузовые помещения):

- а) должны быть опломбированы;
- б) должны быть обеспечены охранниками;
- в) должны быть обеспечены камерами наблюдения.

69. При перевозках грузов в контейнерах на отдельных видах транспорта при транспортно-экспедиционном обслуживании, которое производится на основании договоров предприятий (организаций) грузополучателей с органами автотранспорта, выдача перевозчиком контейнера (на железнодорожном, морском и речном транспорте) завершается:

а) после доставки груза, шофером на автотранспортное предприятие;

б) в момент передачи груза шоферу автотранспортного предприятия;

в) после продажи груза потребителям.

70. На автомобильном транспорте выдача груза в контейнере завершается:

а) в момент передачи его на складе грузополучателя;

б) после продажи груза потребителям;

в) в момент передачи его на складе грузоотправителю.

71. Грузы, прибывшие в исправном транспортном средстве с неповрежденными запорно-пломбировочными устройствами грузоотправителя, выдаются грузополучателю:

а) только после проверки количества мест, состояния и веса груза;

б) без проверки количества мест, состояния и веса груза;

в) без проверки веса груза.

72. Коммерческим актом удостоверяются:

а) как правило, такие обстоятельства, которые в дальнейшем могут явиться основанием возложения на перевозчика ответственности за несохранность груза и в то же время требуют подробной и точной фиксации фактов;

б) как правило, такие обстоятельства, которые в дальнейшем могут явиться основанием возложения на перевозчика ответственности за несохранность груза и в то же время не требуют подробной и точной фиксации фактов.

в) как правило, такие обстоятельства, которые в дальнейшем не могут явиться основанием возложения на перевозчика ответственности за несохранность груза и в то же время требуют подробной и точной фиксации фактов.

73. Коммерческий акт составляется:

а) при выгрузке грузов в местах общего пользования – в день выгрузки, в соответствующих случаях – в день выдачи грузов грузополучателю;

б) в пути следования грузов – в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом;

в) верны оба варианта.

74. При невозможности составить коммерческий акт в день выгрузки он должен быть составлен:

а) в течение следующих суток;

б) в течении 3 дней ;

в) в течении 7 дней.

75. Коммерческий акт заполняется без помарок, подчисток и каких-либо исправлений икак правило, составляется:

а) в 2 экземплярах;

б) в 3 экземплярах;

в) в 1 экземпляре.

76. В тех случаях, когда груз поступил в пункт назначения испорченным или поврежденным, должен быть составлен:

а) акт экспертизы;

б) коммерческий акт;

в) акт возврата.

77. Помимо коммерческого акта и акта общей формы, которые составляются как при выдаче грузов, так и при иных обстоятельствах, в случаях обнаружения порчи или подмочки груза в транспортном средстве вследствие неисправного технического состояния на всех видах транспорта (кроме воздушного) составляется:

а) акт экспертизы;

б) акт о техническом состоянии транспортного средства;

в) коммерческий акт.

78. Акт о техническом состоянии должен составляться в день обнаружения неисправности и:

а) не позднее дня составления коммерческого акта;

б) не позднее 2-х дней после дня составления коммерческого акта;

в) не позднее 3-х дней после дня составления коммерческого акта.

79. Гражданский кодекс устанавливает, что соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или

устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев:

а) когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами;

б) когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена нормативно-правовыми актами;

в) когда возможность таких соглашений при перевозках груза не предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

80. Санкции за невыполнение заявок (заказов) при перевозках грузов, предусмотренные уставами и кодексами, являются:

а) основной формой имущественного воздействия, применяемого к нарушителю;

б) единственной формой имущественного воздействия, применяемого к нарушителю;

в) одной из пяти форм имущественного воздействия, применяемого к нарушителю.

81. Главная цель санкций:

а) компенсировать убытки перевозчиков;

б) не компенсировать убытки перевозчиков или грузоотправителя, а воздействовать на нарушителя;

в) компенсировать убытки грузоотправителя.

82. Убытки по общей аварии:

а) распределяются между всеми участниками перевозочного процесса;

б) оплачивает грузоотправитель;

в) возмещает водитель транспортного средства.

83. На морском транспорте при перевозках в каботаже снижение штрафа на одну треть предусмотрено при условии:

а) если отправитель предупредит пароходство о непредъявлении груза за 7 дней до начала декады;

б) если отправитель предупредит пароходство о непредъявлении груза за 5 дней до начала декады;

в) если отправитель предупредит пароходство о непредъявлении груза за 3 дня до начала декады.

84. Перевыполнение нормы перевалки за счет сгущения перевалки в предыдущие дни:

а) допускается лишь при взаимном согласии транспортных организаций, производящих перевалку грузов;

б) допускается при согласии хотя бы одной стороны;

в) не допускается.

85. Обеспечение сохранности грузов является одной из важнейших задач:

- а) грузополучателя;
- б) перевозчика;
- в) грузоотправителя.

86. Под порчей грузаследует понимать:

а) такое внутреннее изменение груза, которое препятствует использованию его по назначению, хотя он и может быть использован в какой-то мере его получателем;

б) результат внешнего, физического воздействия на груз, который может быть исправлен, и груз в дальнейшем может быть использован по назначению;

в) любое внешнее или внутреннее воздействие на груз.

87. Под повреждением груза следует понимать:

а) такое внутреннее изменение груза, которое препятствует использованию его по назначению, хотя он и может быть использован в какой-то мере его получателем;

б) любое внешнее или внутреннее воздействие на груз;

в) результат внешнего, физического воздействия на груз, который может быть исправлен, и груз в дальнейшем может быть использован по назначению.

88. На воздушном транспорте при повреждении груза перевозчик несет ответственность в размере его стоимости, но не более чем:

а) в размере 2-х установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса груза;

б) в размере 3-х установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса груза;

а) в размере 4-х установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса груза.

89. Статья 796 Гражданского кодекса предусматривает, что перевозчик отвечает за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза и багажа:

а) если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) произошли не по его вине;

б) если докажет что утрата произошла по его вине;

в) в любом случае.

90. Просрочка доставки груза влечет за собой обязанность перевозчика:

- а) уплатить штраф (пени) грузополучателю;
- б) уплатить штраф грузоотправителю;
- в) получить выговор.

91. На автомобильном транспорте (ст. 137 УАТ) автотранспортные предприятия за просрочку доставки груза в пункт назначения при междугородных перевозках уплачивают грузополучателю штраф в размере:

- а) 10% провозной платы за каждые сутки просрочки, если не докажут, что просрочка произошла не по их вине;
- б) 12% провозной платы за каждые сутки просрочки, если не докажут, что просрочка произошла не по их вине;
- в) 15% провозной платы за каждые сутки просрочки.

92. Согласно Правилам перевозок скоропортящихся грузов такие грузы не принимаются к перевозке, если срок транспортабельности, указанный в удостоверении о качестве:

- а) менее срока доставки, установленного Правилами исчисления сроков доставки грузов;
- б) более срока доставки, установленного Правилами исчисления сроков доставки грузов;
- в) на 30% менее срока доставки, установленного Правилами исчисления сроков доставки грузов.

93. Узловое соглашение регулирует такие взаимоотношения перевалочного пункта, которые:

- а) направлены на ускорение процесса перевалки грузов от одного соперевозчика до другого;
- б) направлены на ускорение процесса перевалки грузов от одного соперевозчика до другого и всего транспортного процесса в целом;
- в) направлены на ускорение процесса перевалки грузов от совокупности всех соперевозчиков до другого перевозчика и всего транспортного процесса в целом.

94. Все проблемы, связанные с сохранностью грузов, которые возникают при перевалке грузов с водного транспорта на железнодорожный или автомобильный, исчезают в случаях:

- а) когда груз следует в контейнерах;
- б) когда груз следует в коробках;
- в) не исчезают при любых условиях.

95. Пассажиром считается лицо:

- а) перевозимое на транспорте;
- б) перевозимое на транспорте, не входящее в состав служебного персонала (экипажа) данного транспортного средства и имеющее проездной билет;
- в) перевозимое на транспорте, входящее в состав служебного персонала (экипажа) данного транспортного средства и имеющее проездной билет.

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

- а) за 22 часа до отправки воздушного судна;
- б) за 4 часа до отправки воздушного судна;
- в) за 24 часа до отправки воздушного судна.

97. При сдаче вагонов на выставочных железнодорожных путях максимальное количество подаваемых вагонов определяется:

- а) по общей длине выставочного железнодорожного пути;
- б) по полезной длине выставочного железнодорожного пути;
- в) по минимальной длине выставочного железнодорожного пути.

ВОПРОСЫ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ К ЗАЧЕТУ

1. Предмет и метод транспортного права.
2. Место транспортного права в правовой системе Российской Федерации.
3. История развития транспортного права.
4. Источники транспортного права.
5. Понятие и сущность перевозочного процесса.
6. Объекты транспортного права.
7. Понятие и виды субъектов транспортного права.
8. Транспортное законодательство.
9. Управление транспортом.
10. Лицензирование транспортной деятельности.
11. Виды транспорта.
12. Понятие и виды договоров перевозки, классификация.
13. Договор перевозки грузов: понятие, признаки, стороны.
14. Основания для заключения для договора перевозки грузов.

15. Права и обязанности сторон по договору перевозки грузов.
16. Основания прекращения договора перевозки грузов.
17. Ответственность перевозчика по договору перевозки грузов.
18. Ответственность грузоотправителя и грузополучателя по договору перевозки грузов.
19. Документы, оформляющие договор перевозки грузов.
20. Перевозка грузов в прямом смешанном сообщении.
21. Договор перевозки пассажиров: понятие, признаки, стороны.
22. Права и обязанности пассажира по договору перевозки.
23. Проездной документ пассажира.
24. Ответственность перевозчика по договору перевозки пассажиров.
25. Особенности договора перевозки пассажиров городским общественным транспортом.
26. Понятие претензии и ее роль в урегулировании транспортных отношений.
27. Суть претензионного порядка, действующего при исполнении транспортного обязательства.
28. Исковая давность : понятие, особенности исчисления по требованиям, вытекающим из перевозки грузов.
29. Договор транспортной экспедиции: понятие, признаки, стороны.
30. Функции клиента и экспедитора по договору транспортной экспедиции. Ответственность сторон по договору.
31. Договор буксировки: понятие, признаки.
32. Стороны по договору буксировки. Основные права и обязанности сторон.
33. Общая характеристика Договора на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей необщего пользования и на подачу и уборку вагонов.
34. Определение понятия «технологическое время на выполнение погрузочно-разгрузочных операций в местах необщего пользования».
35. Виды деятельности, которые предоставляются в качестве основных услуг, экспедиторами на транспорте.

Приложение А

Место для штампа
организации

Типовая межотраслевая форма № 3
Утверждена постановлением Госкомстата России
от 28.11.97 № 78

ПУТЕВОЙ ЛИСТ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ № _____

« ____ » _____ г. (серия) _____

Организация _____ Форма по ОКУД _____ Коды
(наименование, адрес, номер телефона) по ОКПО 0345001

Марка автомобиля _____
Государственный номерной знак _____ Гаражный номер _____
Водитель _____ табельный номер _____
(фамилия, имя, отчество)

Удостоверение № _____ Класс _____
Лицензионная карточка гандартная, ограниченна
(ненужное зачеркнуть)

Регистрационный № _____ Серия _____ № _____

Задание водителю

В распоряжение _____
(наименование) _____
(организация)

Адрес подачи _____

Время выезда из гаража, ч. мин _____

Диспетчер-нарядчик _____
(подпись) (расшифровка подписи)

Время возвращения в гараж, ч. мин _____
Диспетчер-нарядчик _____
(подпись) (расшифровка подписи)

Опоздания, ожидания, простои в пути, заезды в гараж
и прочие отметки _____

**Автомобиль
сдал водитель** _____
(подпись) (расшифровка подписи)

М.П.

Автомобиль технически исправен
Показания спидометра, км _____

Выезд разрешен
Механик _____
(подпись) (расшифровка подписи)

Автомобиль в технически
исправном состоянии принял
Водитель _____
(подпись) (расшифровка подписи)

Горючее

марка	код

Движение горючего

Выдано: _____ по заправочному листу № _____

количество, л

Остаток: при выезде _____
при возвращении _____

Расход: по норме _____
фактический _____

Экономия _____
Перерасход _____

Автомобиль принял. Показания спидометра при возвращении в гараж, км _____

Механик _____
(подпись) (расшифровка подписи)

Приложение Б – продолжение

Обо

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАДАНИЯ										Наименован. грузооправит. (грузополучате			
зк яв	номер ездки	прибытие		убытие		номер прицепа		номер приложенных товаро- транспортных документов (ТТД)					
		число	ч	мин.	ч	мин.	прибы- ших	убы- ших	порожний проезд прицепа	36	37	38	
	27	28	29	30	31	32	33	34	35				39
	1												
	2												
	3												
	4												
Всего										ТТД в количестве			

Таксировка _____ Сдал водитель _____ подписи _____
 Таксировка _____ расшифровка подписи _____
 Принял диспетчер _____ подписи _____

Причина	Дата (число, месяц), время, ч, мин.	
	начало	окончание
наименование	код	
41	42	43
		44

РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ ПРИЦЕПОВ И АВТОМОБИЛЕЙ														
всего	время в наряде, ч, мин.					Количество					перевезено, т	выполнен		
	в том числе автомобиля					пробег, км								
прицепа	в деже- нии	в простое			ездок	звездоз	общий	в том числе		всего	в том числе на прицепах	всего		
		всего	под погрузкой, разгрузкой	по техничес- ким неис- правностям				авто- мобиля	при- цепа					
49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63

Прицепов _____ Автомобиль, дни в работе _____
 Таксировщик _____ подписи _____
 рас

Приложение В – продолжение

Оборотная
ТТ
К путевого листа

2. ТРАНСПОРТНЫЙ РАЗДЕЛ

Серия № _____ Г. _____
 (номер телефона, адрес, номер телефона, банковские реквизиты)

Автомобиль Государственный номерной знак _____ (номер)

Удостоверение № _____ Вид перевозки _____
 (фамилия, имя, отчество)

Серия № _____ Пункт разгрузки _____ Марш _____
 (адрес, номер телефона)

1. Прицеп Государственный номерной знак _____ Гаражный номер _____
 (номер телефона)

2. Прицеп Государственный номерной знак _____ Гаражный номер _____
 (номер телефона)

СВЕДЕНИЯ О ГРУЗЕ

№	С грузом следуют документы	Вид упаковки	Количество мест	Способ определения массы	Код груза	Номер контейнера
1	2	3	4	5	6	7

автомобильный груз с исправной пломбой, тарой и упаковкой Кол-во мест _____ (отписки) _____ (прописью) _____ (прописью) _____
 Массой брутто _____ т _____ (прописью) _____
 (полпись) _____ (расшифровка подписи) _____
 (расшифровка подписи) _____ (полпись) _____ (расшифровка подписи) _____
 (расшифровка подписи) _____ (полпись) _____ (расшифровка подписи) _____

Принял _____ место для штампа _____
 (расшифровка подписи) _____ (полпись) _____ (расшифровка подписи) _____

Отметки о составленных актах _____
 Транспортные услуги _____

ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ

автомобиль, отправитель	дополнительные операции (наименование, количество)	механизм, грузоподъемность, емкость ковша	способ ручной, механизированный, наливом, самосвалом	код	дата (число, месяц), время, ч, мин.	
					прибытия	убытия
11	12	13	14	15	16	17

ПРОЧИЕ СВЕДЕНИЯ (заполняется организацией, владельцем автотранспорта)

группам дорог, км	код	за транспортные услуги с клиента	причитается водителю	сумма штрафа за нарушение оформления документов, руб. коп.	время простоя, ч, мин.	поправочный коэффициент			
						расценка водителя	под погрузкой		
23	24	25	26	27	28	29	30	31	32

ТАКСИРОВКА:

За тонно-км	Погрузочные работы, тонн	Недогрузка автомобиля и прицепа	Экспедирование	Сверхнормативный простой, ч, мин. при погрузке	За срочность заказа	За специальный транспорт	Прочие доплаты	Всего	
									34

Таксировщик _____ (подпись)

Приложение Г

ДОГОВОР
перевозки груза

г. _____ " ____ " _____ 20__ г.

(наименование предприятия перевозящего груз)
именуемое в дальнейшем "Перевозчик", в лице _____

(должность, Ф.И.О.)
действующего на основании _____,
(Устава, положения)

с одной стороны, и _____,
(наименование предприятия отправляющего груз)
именуемое в дальнейшем "Отправитель", в лице _____

(должность, Ф.И.О.)
действующего на основании _____,
(Устава, положения)

с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем.

1. Предмет договора. Провозная плата

1.1. По настоящему договору Перевозчик обязуется доставить
вверенный ему Отправителем груз _____
(наименование, качество,

другие индивидуальные признаки)
в количестве _____, именуемый в дальнейшем
(цифрами и прописью)

"Груз", в следующий пункт назначения: _____,
(наименование)

выдать груз Получателю, а Отправитель обязуется уплатить за перевозку
груза плату, установленную настоящим договором.

1.2. Заключение настоящего договора подтверждается составлением
и выдачей Перевозчиком Отправителю транспортной накладной (иного
документа на груз).

1.3. Плата за перевозку груза составляет: _____

1.4. Перевозка груза оплачивается в следующие сроки и в
следующем порядке: _____

1.5. Перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в срок,
определенный транспортными уставами и кодексами, или в разумный срок.

1.6. Работы и услуги, выполняемые Перевозчиком по требованию
Отправителя и не предусмотренные настоящим договором, оплачиваются
Отправителем по дополнительному соглашению сторон.

1.7. Перевозчик имеет право удерживать переданный ему для
перевозки груз в обеспечение причитающейся ему провозной платы и

Приложение Г – продолжение

других платежей по перевозке.

2. Подача транспортных средств. Погрузка и выгрузка груза

2.1. Перевозчик обязан подать Отправителю груза под погрузку исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки груза, в следующий срок: _____.

2.2. Отправитель вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки груза.

2.3. Погрузка (выгрузка) груза осуществляется Отправителем (Получателем) в следующие сроки и в следующем порядке: _____

_____ а также с соблюдением положений, установленных транспортными уставами, кодексами и правилами.

3. Ответственность сторон за нарушения обязательств по перевозке

3.1. В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке Стороны несут ответственность, установленную ГК РФ, иными правовыми актами, а также следующую ответственность, установленную соглашением Сторон: _____

3.2. Соглашения Сторон об ограничении или устранении установленной законом ответственности Перевозчика являются недействительными, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

3.3. Перевозчик за неподачу транспортных средств для перевозки груза в срок, предусмотренный подпунктом 2.1. настоящего договора, а Отправитель за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств несут ответственность, установленную правовыми актами, а также следующую ответственность, предусмотренную соглашением сторон: _____

3.4. Перевозчик и Отправитель освобождаются от ответственности в случае неподачи транспортных средств либо неиспользования поданных транспортных средств, если это произошло вследствие:

непреодолимой силы, а также вследствие иных явлений стихийного характера (пожаров, заносов, наводнений) и военных действий;

прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, установленных в порядке, предусмотренном _____

_____ (наименование транспортного устава или кодекса)
в иных случаях, предусмотренных _____

_____ (наименование транспортного устава или кодекса)

4. Ответственность Перевозчика за утрату, недостачу и повреждение груза

4.1. Перевозчик несет ответственность за сохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи Получателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые Перевозчик не мог

Приложение Г продолжение

предотвратить и устранение которых от него не зависело.

4.2. Ущерб, причиненный при перевозке груза, возмещается Перевозчиком в следующем размере:

в случае утраты или недостачи груза - в размере стоимости утраченного или недостающего груза;

в случае повреждения груза - в размере суммы, на которую понижилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости;

в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза.

Стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете Продавца, а при отсутствии счета - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

4.3. Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением груза, возвращает Отправителю провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, поскольку согласно настоящему договору эта плата не входит в стоимость груза.

4.4. Документы о причинах несохранности груза (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные Перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности Перевозчика, Отправителя либо Получателя груза.

5. Заключительные положения

5.1. До предъявления к Перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, Отправитель (Получатель) обязан предъявить ему претензию в порядке, предусмотренном _____.

(наименование транспортного устава или кодекса)

5.2. Во всем ином, не урегулированном настоящим договором, будут применяться положения ГК РФ, _____.

(наименование транспортного устава или кодекса)

5.3. Договор вступает в силу с момента его подписания, составлен в _____ экземплярах.

5.4. Адреса и банковские реквизиты Сторон.

Отправитель: _____

Перевозчик: _____

Отправитель

Перевозчик

М.П.

М.П.

Приложение Д

ОБРАЗЕЦ ДОГОВОРА ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ N _____

г. _____ " ____ " _____ 200__ г.

в лице _____, действующ_____
на основании _____, именуем__ в дальнейшем
Экспедитор, с одной стороны, и _____,
в лице _____, действующ_____
на основании _____, именуем__ в дальнейшем
Клиент, с другой стороны, заключили настоящий Договор о
нижеследующем:

1. Предмет Договора и другие общие условия

1.1. Клиент поручает, а Экспедитор принимает на себя обязанности по организации перевозки грузов, принадлежащих Клиенту. Указанные услуги осуществляются Экспедитором за вознаграждение и за счет Клиента.

1.2. Клиент вправе поручить, а Экспедитор оказать дополнительные виды услуг, если они будут указаны в Заявке на перевозку, являющейся неотъемлемой частью настоящего Договора.

1.3. Вознаграждение Экспедитора по настоящему договору составляет _____. Оплата вознаграждения производится в следующем порядке: _____

1.4. Клиент обязан предоставить Экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения Экспедитором обязанностей, предусмотренных настоящим договором.

1.5. Экспедитор обязан сообщить Клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполноты информации запросить - у Клиента необходимые дополнительные данные.

1.6. В случае непредоставления Клиентом необходимой информации Экспедитор вправе не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до предоставления такой информации.

2. Организация работ и обязанности сторон по настоящему договору

2.1. В соответствии с п. 1.1. и 1.2. настоящего Договора Экспедитор организует обслуживание Клиента, связанное с предметом Договора.

2.2. Подача груза под погрузку производится в согласованный Сторонами день погрузки.

2.3. Экспедитор обязуется:

Приложение Д – продолжение

- а) организовать перевозку грузов Клиента _____ транспортом по следующему маршруту: _____;
- б) заключить от имени Клиента на основании доверенности договор перевозки груза, оформить все необходимые документы;
- в) обеспечить _____;
(отправку и (или) получение груза)
- г) проверить количество и состояние груза;
- д) обеспечить погрузку и выгрузку;
- е) уплатить пошлины, сборы, произвести другие необходимые платежи, возложенные на Клиента в течение _____ с момента заключения настоящего договора;
- ж) обеспечить хранение груза и его получение в пункте назначения;
- з) _____.
(другие обязанности, связанные с перевозкой)

2.4. Экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц. Возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает Экспедитора от ответственности перед Клиентом за исполнение настоящего договора.

2.5. Клиент обязуется:

- а) оплатить вознаграждение Экспедитора в соответствии с условиями настоящего договора;
- б) оплатить расходы, связанные с исполнением настоящего договора, не позднее _____ с момента предоставления Экспедитором калькуляции затрат;
- в) предоставить информацию, необходимую для исполнения настоящего договора.

3. Ответственность Сторон и иные условия

3.1. При задержке погрузки по вине Клиента, погрузка переносится на следующие сутки, и Клиентом, производится доплата в размере _____ за каждые сутки такой задержки.

3.2. Охрана и страхование груза не являются предметом настоящего Договора, если иное не предусмотрено в заявке с указанием их стоимости.

3.3. Стороны освобождаются от ответственности за частичное или полное неисполнение обязательств по настоящему Договору, если оно явилось следствием обстоятельств непреодолимой силы, под которой подразумевается авария, наводнение, землетрясение, пожар, военные действия, забастовки, изменение законодательства.

3.4. Надлежащим доказательством наличия указанных выше обстоятельств и их продолжительности будут служить акты и справки, в соответствии с действующим законодательством.

3.5. Клиент несет ответственность за убытки, причиненные Экспедитору в связи с нарушением обязанности по предоставлению

Приложение Д – продолжение

информации, указанной в подпункте 1.4. настоящего договора.

4. Претензии

4.1. Датой предъявления претензии считается дата штампа почтового ведомства о принятии письма.

4.2. Сторона, получившая претензию, обязана рассмотреть ее и ответить по существу претензии (подтвердить согласие на полное или частичное ее удовлетворение или сообщить о полном или частичном отказе в ее удовлетворении) не позднее одного месяца с даты получения претензии.

5. Разрешение споров

5.1. Споры и разногласия, вытекающие из настоящего Договора, разрешаются посредством переговоров. В случае, если путем переговоров Стороны не смогут достичь взаимного согласия, то все споры и разногласия подлежат рассмотрению в арбитражном суде в соответствии с законодательством РФ.

6. Срок действия Договора

6.1. Настоящий Договор вступает в силу с момента его подписания и действует до " ____ " _____.

6.2. Если за ____ дней до конца действия Договора ни одна из Сторон не заявит письменно о его расторжении, то Договор считается пролонгированным на следующий календарный год.

6.3. Действие настоящего Договора может быть прекращено:
- по взаимному согласию Сторон, оформленному письменно;
- в любое время любой Стороной с наличием или без наличия причины, при подаче письменного заявления не менее чем за ____ дней до момента прекращения его действия.

7. Прочие условия

7.1. Все приложения, согласованные Сторонами, являются неотъемлемой частью настоящего Договора.

7.2. В случае реорганизации или ликвидации одной из Сторон, обязательства по договору переходят к правопреемнику.

7.3. Настоящий договор составлен в двух экземплярах по одному для каждой из сторон.

7.4. Во всем остальном, не предусмотренном настоящим договором, стороны будут руководствоваться действующим законодательством РФ.

8. Юридические адреса и реквизиты Сторон

8.1. Экспедитор:

8.2. Клиент:

От имени Экспедитора

От имени Клиента

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Савин В. И. Перевозки грузов автомобильным транспортом. – М.: Транспорт, 2002.
2. Кирсанова М.В., Аксенов Ю.М. Документационное обеспечение управления: Учебное пособие. – 6-е изд. – ИНФРА – М; Новосибирск: Сибирское соглашение, 2006
3. Цыганков Э.С. Экстренное маневрирование (17 упражнений по совершенствованию управления автомобилем) – М.: Транспорт, 1993.
4. Пугачев И.Н. и др. Организация и безопасность дорожного движения: Учебное пособие. – М.: Академия, 2009.
5. Майборода О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения: учебник водителя автотранспортных средств категорий «С», «D», «Е». – М.: Академия, 2008.
6. Романов А.Н. Автотранспортная психология: Учебное пособие. – М.: Академия, 2002.
7. URL: <http://www.gibdd.ru/>
8. URL: <http://www.miit.ru>