

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,  
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ГОУ ВПО Кыргызско-Российский Славянский университет им. Б.Н. Ельцина



## Транспортное право

### рабочая программа дисциплины (модуля)

Закреплена за кафедрой	<b>Автомобильного транспорта</b>	
Учебный план	b23030130_21_1тгп.plx Направление 23.03.01 - РФ, 670300 - КР Технология транспортных процессов	
Квалификация	<b>бакалавр</b>	
Форма обучения	<b>очная</b>	
Общая трудоемкость	<b>2 ЗЕТ</b>	
Часов по учебному плану	72	Виды контроля в семестрах: зачеты с оценкой 6
в том числе:		
аудиторные занятия	34	
самостоятельная работа	37,8	

#### Распределение часов дисциплины по семестрам

Семестр (<Курс>.<Семестр на курсе>)	6 (3.2)		Итого	
	17			
Неделя				
Вид занятий	уп	рп	уп	рп
Лекции	17	17	17	17
Практические	17	17	17	17
Контактная работа в период теоретического обучения	0,2	0,2	0,2	0,2
В том числе инт.	12	12	12	12
Итого ауд.	34	34	34	34
Контактная работа	34,2	34,2	34,2	34,2
Сам. работа	37,8	37,8	37,8	37,8
Итого	72	72	72	72


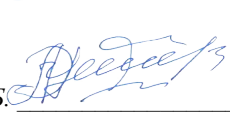
Программу составил(и):

д.т.н., профессор, Глазунов Д.В.; к.т.н., доцент, Алсеитов М.Т.



Рецензент(ы):

к.т.н., доцент, Элеманов Ч.З.; д.т.н., профессор, Советбеков Б.



Рабочая программа дисциплины

**Транспортное право**

разработана в соответствии с ФГОС 3++:

Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования - бакалавриат по направлению подготовки 23.03.01 Технология транспортных процессов (приказ Минобрнауки России от 07.08.2020 г. № 911)

составлена на основании учебного плана:

Направление 23.03.01 - РФ, 670300 - КР Технология транспортных процессов

утвержденного учёным советом вуза от 29.06.2021 протокол № 10.

Рабочая программа одобрена на заседании кафедры

**Автомобильного транспорта**

Протокол от 25.03.2021 г. № 8

Срок действия программы: 2021-2026 уч.г.

Зав. кафедрой д.т.н., профессор Глазунов Д.В.



---

---

**Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году**

Председатель УМС

13 сентября 2022 г. Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для исполнения в 2022-2023 учебном году на заседании кафедры **Автомобильного транспорта**Протокол от 25 августа 2022 г. № 1  
Зав. кафедрой д.т.н., профессор Глазунов Дмитрий Владимирович 

---

---

**Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году**

Председатель УМС

05 сентября 2023 г. Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для исполнения в 2023-2024 учебном году на заседании кафедры **Автомобильного транспорта**Протокол от 28 августа 2023 г. № 1  
И. о. заведующего кафедрой, к.т.н., доцент Алсеитов Мирлан Тилегенович 

---

---

**Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году**

Председатель УМС

10 сентября 2024 г. Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для исполнения в 2024-2025 учебном году на заседании кафедры **Автомобильного транспорта**Протокол от 27 августа 2024 г. № 1  
И. о. заведующего кафедрой, к.т.н., доцент Алсеитов Мирлан Тилегенович 

---

---

**Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году**

Председатель УМС

08 сентября 2025 г. Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для исполнения в 2025-2026 учебном году на заседании кафедры **Автомобильного транспорта**Протокол от 28 августа 2025 г. № 1  
И. о. заведующего кафедрой, к.т.н., доцент Алсеитов Мирлан Тилегенович 

**1. ЦЕЛИ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ**

1.1	Целями освоения дисциплины «Транспортное право» является изучение принципов и системы правоотношений на транспорте, основ транспортного и административного права, основ правового регулирования транспортно-экспедиционных операций и услуг автотранспортных предприятий.
1.2	Дать студенту цельное представление и основы знаний, навыков и
1.3	умений в области транспортных юридических отношений, возникающих
1.4	между участниками транспортного процесса: грузоотправителем, грузополучателем и автомобильным транспортом.
1.5	Для достижения основной цели изучения дисциплины студентам необходимо помочь усвоить знания принципов, условий и методов принятия решения в области правового регулирования перевозочного процесса, привить навыки комплексного подхода к решению этой проблемы, а также воспитать у них чувство повышенной ответственности за обеспечение результатов работы вне зависимости от круга должностных обязанностей и места функционирования в процессе перевозок

**2. МЕСТО ДИСЦИПЛИНЫ В СТРУКТУРЕ ООП**

Цикл (раздел) ООП:	Б1.О
<b>2.1</b>	<b>Требования к предварительной подготовке обучающегося:</b>
2.1.1	Знания, умения, навыки, необходимые для освоения дисциплины:
2.1.2	
2.1.3	Развитие и современное состояние мировой автомобилизации
2.1.4	Общий курс транспорта
2.1.5	История (История России и всеобщая история)
2.1.6	Философия
2.1.7	Учебная ознакомительная практика
2.1.8	Техника транспорта, обслуживание и ремонт
2.1.9	Правила дорожного движения
2.1.10	Методы стажировки и повышения квалификации водителей
2.1.11	Антикоррупционная культура и правосознание
2.1.12	Менеджмент (на транспорте)
2.1.13	Грузоведение
2.1.14	Аппаратурное обеспечение исследований дорожного движения
2.1.15	Таможенное дело
2.1.16	Системы автоматизации на автомобильном транспорте
2.1.17	Пути сообщения, технологические сооружения
2.1.18	Надежность системы ВАДС
2.1.19	Транспортная психология
2.1.20	Управление социально-техническими системами
2.1.21	Безопасность водителей при автомобильных перевозках
<b>2.2</b>	<b>Дисциплины и практики, для которых освоение данной дисциплины (модуля) необходимо как предшествующее:</b>
2.2.1	Управление социально-техническими системами
2.2.2	Грузовые перевозки
2.2.3	Международные перевозки
2.2.4	Пассажирские перевозки
2.2.5	Теория исследования систем управления
2.2.6	Экономика отрасли
2.2.7	Эксплуатационные свойства транспорта и экспертиза ДТП
2.2.8	Интеллектуальные транспортные системы
2.2.9	Подготовка к процедуре защиты и защита выпускной квалификационной работы
2.2.10	Подготовка к сдаче и сдача государственного экзамена
2.2.11	Преддипломная практика

**3. КОМПЕТЕНЦИИ ОБУЧАЮЩЕГОСЯ, ФОРМИРУЕМЫЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)**

<b>ОПК-5: Способен принимать обоснованные технические решения, выбирать эффективные и безопасные технические средства и технологии при решении задач профессиональной деятельности;</b>	
<b>Знать:</b>	
Уровень 1	Стандартные задачи профессиональной деятельности на основе информационной и библиографической культуры
Уровень 2	Применение информационно-коммуникационных технологий и с учетом основных требований информационной безопасности
Уровень 3	правовые, нормативно-технические и организационные основы организации перевозочного процесса и обеспечения безопасности движения транспортных средств в различных условиях
<b>Уметь:</b>	
Уровень 1	Решать стандартные задачи профессиональной деятельности на основе информационной и библиографической культуры
Уровень 2	Применять информационно-коммуникационных технологий с учетом основных требований информационной безопасности
Уровень 3	Вести организации перевозочного процесса с учетом обеспечения безопасности движения транспортных средств в различных условиях с применением информационно-коммуникационных технологий и с учетом основных требований информационной безопасности
<b>Владеть:</b>	
Уровень 1	Методикой использования и применения стандартных задач профессиональной деятельности на основе информационной и библиографической культуры
Уровень 2	Информационно-коммуникационными технологиями с учетом основных требований информационной безопасности для автомобильного транспорта
Уровень 3	Организации перевозочного процесса с учетом обеспечения безопасности движения транспортных средств в различных условиях с применением информационно-коммуникационных технологий

### В результате освоения дисциплины обучающийся должен

<b>3.1</b>	<b>Знать:</b>
3.1.1	основные источники и системы Российского, Кыргызского и международного транспортного законодательства;
3.1.2	правовые основы ответственности сторон – участников транспортной деятельности при заключении договоров перевозки груза, пассажиров, фрахтования, лизинга, транспортной экспедиции, договоров на подачу и уборку транспортных средств и договоров на эксплуатацию подвижного состава;
3.1.3	сроки, содержание и порядок предъявления претензий досудебного урегулирования конфликтных ситуаций и исковых заявлений в суд по вопросам перевозочной деятельности;
3.1.4	порядок арбитражного судопроизводства по исковым заявлениям; порядок наступления административной ответственности за правонарушение в транспортной сфере;
3.1.5	стадии рассмотрения, порядок вынесения обжалования и исполнения постановления по административному делу;
3.1.6	основания и порядок наступления уголовной ответственности за транспортные преступления;
3.1.7	особенности предварительного расследования и судебного рассмотрения уголовных дел о транспортных происшествиях;
3.1.8	порядок назначения, виды, содержание и оценку доказательного значения экспертиз, назначаемых в ходе осуществления перевозочной деятельности, по административным и уголовным делам в транспортной сфере;
3.1.9	сроки, содержание и порядок предъявления искового заявления в суд о возмещении материального и морального вреда.
3.1.10	Конституционно-правовые основы, нормы гражданского права, принципы и функций государственного регулирования транспортной деятельностью.
3.1.11	
3.1.12	знать национальное законодательство и международные нормативные акты, регулирующие международные транспортные отношения; актуальные ключевые проблемы в области современного международного транспортного права; методы осуществления правового мониторинга функционирования субъектов права в международной транспортной деятельности
<b>3.2</b>	<b>Уметь:</b>
3.2.1	Пользоваться Основным Законом КР, кодексами республики Кыргызстан и другими законами.
3.2.2	Анализировать арбитражно - правовую и гражданско - правовую судебную практику по спорным вопросам в рамках транспортной деятельности.
3.2.3	Составлять договора перевозки, договора на подачу и техническое состояние транспортных средств и
3.2.4	договора на эксплуатацию подвижного состава;
3.2.5	составлять акты, претензии, исковые заявления и другие юридические документы, необходимые при рассмотрении споров связанных с транспортной деятельностью.

3.2.6	
3.2.7	уметь оценивать различные теоретические подходы применительно к правовому регулированию международных транспортных отношений; использовать полученные правовые знания для решения практических проблем в международной транспортной деятельности с применением современных информационных технологий; анализировать и оценивать правовую ситуацию, сложившуюся в международной транспортной деятельности
3.2.8	
3.2.9	
<b>3.3</b>	<b>Владеть:</b>
3.3.1	Теоретическими знаниями в области правового регулирования деятельности транспорта.
3.3.2	Основными понятиями транспортного права;
3.3.3	нормативно - правовой базой Российской Федерации и Кыргызской Республики, регулирующей транспортные взаимоотношения;
3.3.4	составом юридических отношений, возникающих между промышленными предприятиями и автоперевозчиками;
3.3.5	навыками предъявления претензий и исков в соответствии с действующим законодательством, регулирующим взаимоотношения на транспорте;
3.3.6	навыками процесса судопроизводства по спорам, связанными с транспортными взаимоотношениями
3.3.7	
3.3.8	владеть понятийным аппаратом международного транспортного права; приемами и методами научно-исследовательской работы, а также приемами внедрения полученных результатов исследований в практическую деятельность государственных учреждений, коммерческих организаций, международных институтов; методиками применения полученных правовых знаний в ходе правотворческой и правоприменительной деятельности; методиками экспертной оценки нормативных правовых актов национального и международного характера
3.3.9	
3.3.10	

#### 4. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

Код занятия	Наименование разделов и тем /вид занятия/	Семестр / Курс	Часов	Компетенции	Литература	Инте ракт.	Пр. подг.	Примечание
	<b>Раздел 1. Источники международного транспортного права. Международные транспортные правоотношения</b>							
1.1	Понятие международного транспортного права /Лек/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1	2		
1.2	Международные перевозки. Договор международной перевозки груза. /Пр/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1	2		
1.3	Международные перевозки. Договор международной перевозки груза. /Ср/	6	4	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
1.4	Международные морские перевозки /Лек/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
1.5	Международные автомобильные перевозки /Пр/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			

1.6	Международные автомобильные перевозки /Ср/	6	4	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
1.7	Нормы международного транспортного права. Коллизионные нормы международного транспортного права /Лек/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1	2		
1.8	Система международного транспортного права /Пр/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
1.9	Система международного транспортного права /Ср/	6	4	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
1.10	Понятие международных транспортных правоотношений /Лек/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
1.11	Государство как субъект международных транспортных правоотношений /Пр/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
1.12	Государство как субъект международных транспортных правоотношений /Ср/	6	6	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
1.13	Подготовка к зачету /Лек/	6	1	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
	<b>Раздел 2. Правовое регулирование транспортно-экспедиционного обслуживания</b>							
2.1	Международные транспортные правоотношения /Лек/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1	2		
2.2	Договор международной перевозки пассажира и багажа /Пр/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
2.3	Международные транспортные правоотношения /Ср/	6	4	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
2.4	Документация при Международных морских перевозках /Лек/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1	2		

2.5	Коллизионные нормы международного транспортного права /Пр/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
2.6	Документация при Международных морских перевозках /Ср/	6	4	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
2.7	Функции международного транспортного права /Лек/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
2.8	Международные транспортные договоры (конвенции и соглашения) /Пр/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
2.9	Функции международного транспортного права /Ср/	6	6	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
2.10	Физические лица как субъекты международных транспортных правоотношений /Лек/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1	2		
2.11	Национальное законодательство. Правовые обычаи, судебные прецеденты /Пр/	6	2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
2.12	Физические лица как субъекты международных транспортных правоотношений /Ср/	6	5,8	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
2.13	Подготовка к зачету /Пр/	6	1	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			
2.14	Проверка знаний с учетом контрольных мероприятий /КрТО/	6	0,2	ОПК-5	Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.1 Л2.2Л3.1 Л3.2 Э1			

## 5. ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ

### 5.1. Контрольные вопросы и задания

Примеры заданий промежуточного контроля

1. Предмет и метод международного транспортного права.
2. Нормы международного транспортного права. Коллизионные нормы международного транспортного права.
3. Система международного транспортного права. Функции международного транспортного права.
4. Особенности источников международного транспортного права. Международные транспортные договоры (конвенции и соглашения). Национальное законодательство. Правовые обычаи, судебные прецеденты.
5. Понятие международных транспортных правоотношений.
6. Физические лица как субъекты международных транспортных правоотношений.
7. Юридические лица как субъекты международных транспортных правоотношений.
8. Государство как субъект международных транспортных правоотношений.

9. Понятие международной перевозки, ее признаки. Классификация международных перевозок.
10. Международные транспортные конвенции и их роль в правовом регулировании грузовых и пассажирских перевозок. Национальное законодательство, регулирующее международные транспортные обязательства.
11. Договорные основания обеспечения организации международных перевозок. Международные транспортные организации.
12. Понятие договора международной перевозки груза. Правовая природа договора международной перевозки груза. Ответственность по договору международной перевозки груза.
13. Понятие международной перевозки пассажиров. Классификация международных перевозок пассажиров.
14. Договор международной перевозки пассажиров. Договор международной перевозки багажа. Ответственность перевозчика при международных перевозках пассажира и багажа.
15. Общая характеристика международных морских перевозок.
16. Понятие и предмет международного частного морского права, его источники. Международные конвенции в области торгового мореплавания. Международные морские обычаи. Национальное законодательство. Кодексы торгового мореплавания.
17. Международные морские перевозки грузов по коносаменту. Брюссельская конвенция 1924 г. об унификации некоторых правил о коносаментах (Гаагские правила). Гамбургская конвенция ООН 1978 г. о морской перевозке грузов (Гамбургские правила). Нью-Йоркская конвенция 2009 г. о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила). Понятие, виды и функции коносамента, правовое значение его реквизитов. Международные морские перевозки грузов по чартеру. Виды договора фрахтования судна (чартера): рейсовый чартер, тайм-чартер, димайз-чартер. Основные условия договора фрахтования судна. Сталия. Демередж. Детеншн. Диспач. Правовой статус фрахтовщика и фрахтователя.
18. Ответственность перевозчика за несохранность или утрату грузов. Национальное законодательство и международные конвенции об ограничении пределов ответственности морского перевозчика. Сроки исковой давности по спорам, связанным с морской перевозкой грузов. Пророгационные соглашения о международной подсудности такой категории споров. Возможность заключения арбитражных соглашений.
19. Международные морские перевозки пассажиров и багажа. Финская конвенция ИМО 1974 г. о перевозках морем пассажиров и их багажа. Договор морской перевозки пассажиров и багажа, стороны такого договора, порядок его заключения. Ответственность морского перевозчика за ущерб, причиненный во время перевозки. Принцип ответственности за виновное поведение. Ограничение предела имущественной ответственности морского перевозчика.
20. Понятие и предмет международного частного речного права, его источники. Международные конвенции в области речного судоходства по международным рекам. Национальное законодательство.
21. Международные речные перевозки грузов. Будапештская конвенция 2001 г. о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ).
22. Ответственность перевозчика за несохранность или утрату грузов. Национальное законодательство и международные конвенции об ограничении пределов ответственности морского и речного перевозчика. Сроки исковой давности по спорам, связанным с морской и речной перевозкой грузов. Пророгационные соглашения о международной подсудности такой категории споров. Возможность заключения арбитражных соглашений.
23. Международные речные перевозки пассажиров и багажа.
24. Характеристика международных воздушных перевозок, их особенности.
25. Варшавская конвенция 1929 г. об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Монреальская конвенция ИКАО 1999 г. об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок.
26. Порядок и форма заключения договора перевозки грузов, пассажиров и багажа воздушным транспортом. Правовой статус авиаперевозчика. Порядок выдачи и реквизиты перевозочных документов.
27. Ответственность авиаперевозчика перед пассажирами или грузовладельцем за сохранность багажа или груза. Принцип презюмируемой вины авиаперевозчика. Предел ответственности авиаперевозчика.
28. Сроки исковой давности по спорам, связанным с авиаперевозками грузов, пассажиров и багажа.
29. Особенности международных перевозок автомобильным транспортом и их регламентация.
30. Международные автомобильные перевозки грузов. Женевская конвенция 1956 г. ЕЭК ООН о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).
31. Порядок и форма заключения договора перевозки грузов автомобильным транспортом. Правовой статус перевозчика. Порядок приема груза к перевозке и его выдачи грузополучателю. Ответственность автоперевозчика за утрату или повреждение груза во время перевозки. Предел ответственности автоперевозчика. Сроки исковой давности по спорам, связанным с автомобильной перевозкой грузов.
32. Международные автомобильные перевозки пассажиров и багажа. Женевская конвенция ЕЭК ООН 1973 г. о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП).
33. Международные автомобильные перевозки грузов, пассажиров и багажа в европейском частном праве. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и специальных транспортных средств, предназначенных для этих перевозок.
34. Контроль Российской Федерации за выполнением международных автомобильных перевозок.
35. Организация международных железнодорожных сообщений.
36. Роль и значение Бернских конвенций 1970 г. о железнодорожных перевозках грузов и пассажиров (МГК и МПК). Бернская конвенция 1980 г. о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ). Правовой статус железных дорог как перевозчиков грузов и пассажиров. Общие сроки доставки грузов по КОТИФ. Предел ответственности железных дорог в случае утраты или повреждения перевозимых грузов. Ответственность за нарушение сроков доставки грузов.
37. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок грузов и пассажиров между Россией и странами Восточной Европы.
38. Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) и Соглашение о международном пассажирском

сообщении (СМПС). Порядок и форма заключения договора перевозки. Провозная плата. Провозные тарифы. Ответственность железных дорог за несохранность грузов. Принцип ответственности перевозчика за виновное поведение. Сроки исковой давности по спорам, связанным с железнодорожной перевозкой грузов. Претензионный порядок урегулирования споров. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок грузов и пассажиров в рамках СНГ. Бакинское соглашение СНГ 1997 г. об особенностях применения отдельных норм СМГС. Таллинское соглашение СНГ 1997 г. об особенностях применения отдельных норм СМПС.

39. Понятие международных комбинированных перевозок.

40. Женевская конвенция ЮНКТАД 1980 г. о международных смешанных перевозках грузов. Правовой статус оператора смешанной перевозки (ОСП). Правовой режим международной смешанной перевозки грузов.

41. Ответственность ОСП за утрату или повреждение груза во время перевозки. Принцип презюмируемой вины ОСП. Предел ответственности ОСП.

42. Соотношение Женевской конвенции ЮНКТАД 1980 г. с другими транспортными конвенциями.

Унифицированные правила МТП 1973 г. о документе смешанной перевозки.

43. Понятие транзита. Нормативная регламентация и принципы транзита. Транзитные и транспортные коридоры.

44. Правовое регулирование перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу. Таможенные режимы. Международный таможенный транзит. Регулирование международными источниками процедуры транзита товаров и ее оформления.

45. Перевозка товаров под таможенным контролем. Таможенная транзитная система МДП.

46. Понятие транспортно-экспедиционного обслуживания международных перевозок. Транспортно-экспедиторские организации и ассоциации.

47. Источники, регулирующие транспортно-экспедиционное обслуживание в международных перевозках. Договор международной транспортной экспедиции. Ответственность по договору международной транспортной экспедиции.

48. Перевозка товаров под таможенным контролем. Таможенная транзитная система МДП.

49. Общие вопросы страхования при международных перевозках. Договор страхования при международных перевозках. Особенности страхования при международных перевозках отдельными видами транспорта.

50. Понятие и виды международных транспортных организаций, их правовой статус.

## 5.2. Темы курсовых работ (проектов)

Не предусмотрены

## 5.3. Фонд оценочных средств

Шкала оценивания для определения уровня освоения дисциплины.

«отлично» - обучающийся правильно, четко, аргументировано и в полном объеме изложил содержание экзаменационных вопросов, успешно выполнил практические задания, убедительно ответил на все дополнительные вопросы, показал высокий уровень сформированных компетенций.

«хорошо» - обучающийся правильно, но недостаточно полно изложил содержание теоретических экзаменационных вопросов, успешно выполнил практические задания, испытывал затруднения при ответе на дополнительные вопросы, показал продвинутый уровень сформированных компетенций.

«удовлетворительно» - обучающийся изложил основные положения теоретических экзаменационных вопросов, правильно выполнил практические задания, испытывал серьезные затруднения при ответах на дополнительные вопросы, показал пороговый уровень сформированных компетенций.

«неудовлетворительно» - обучающийся низложил основные положения теоретических экзаменационных вопросов, неправильно выполнил практические задания, испытывал серьезные затруднения при ответах на дополнительные вопросы, не показала пороговый уровень сформированных компетенций.

**МОДУЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ ПО ДИСЦИПЛИНЕ ВКЛЮЧАЕТ:**

1. Текущий контроль: усвоение учебного материала на аудиторных занятиях (лекциях, практических, в том числе учитывается посещение и активность) и выполнение обязательных заданий для самостоятельной работы.
  2. Рубежный контроль: проверка полноты знаний и умений по материалу модуля в целом. Выполнение модульных контрольных заданий проводится в письменном виде и является обязательной компонентой модульного контроля.
- Промежуточный контроль - завершенная задокументированная часть учебной дисциплины (4 семестр-экзамен) - совокупность тесно связанных между собой зачетных модулей.

**ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИТОГОВОМУ КОНТРОЛЮ:**

При явке на экзамен студенты обязаны иметь при себе зачетные книжки, которые они предъявляют преподавателю в начале экзамена.

На итоговом контроле студент должен, верно ответить на 3 вопроса билета, за 45 минут.

**ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТЕКУЩЕМУ КОНТРОЛЮ.**

Для понимания материала и качественного его усвоения рекомендуется такая последовательность действий:

1. После прослушивания лекции и окончания учебных занятий, при подготовке к занятиям следующего дня, нужно сначала просмотреть и обдумать текст лекции, прослушанной сегодня.
2. При подготовке к следующей лекции, нужно просмотреть текст предыдущего материала, подумать о том, какая может быть тема следующей лекции.
3. В течение недели выбрать время для работы с рекомендуемой литературой.
4. Для подготовки к практическим занятиям и выполнению самостоятельной работы необходимо сначала прочитать основные понятия и подходы по теме задания. Рекомендуется использовать методические указания по курсу, конспекты лекций. При выполнении задания нужно сначала понять, что требуется в нем, какой теоретический материал нужно

- использовать, наметить план выполнения, а затем приступить к заданию и сделать качественный вывод.
6. При подготовке к промежуточному и рубежному контролям нужно изучить теорию: определения всех понятий и подходы к оцениванию до состояния понимания материала и самостоятельно выполнить несколько типовых заданий.
  7. Отработки пропущенных занятий.

Контроль над усвоением студентами материала учебной программы дисциплины осуществляется систематически преподавателем кафедры и отражается в журнале преподавателя. Студент, получивший неудовлетворительную оценку по текущему материалу, обязан подготовить данный раздел и ответить по нему преподавателю.

Пропущенная без уважительных причин лекция должна быть отработана методом устного опроса лектором по материалам пропущенной лекции в течение месяца со дня пропуска.

Отработка практических и лабораторных занятий:

- Каждое занятие, пропущенное студентом без уважительной причины, отрабатывается в обязательном порядке.

Отработки проводятся по расписанию кафедры, согласованному с деканатом.

- Пропущенные занятия должны быть отработаны в течение 10 дней со дня пропуска. Пропущенные студентом без уважительной причины практические и лабораторные занятия отрабатываются не более одного занятия в день.

Пропущенные занятия по уважительной причине (по болезни, пропуски с разрешения деканата) отрабатываются по тематическому материалу.

- Студент, не отработавший пропуск в установленные сроки, допускается к очередным занятиям только при наличии разрешения декана или его заместителя в письменной форме. Не разрешается устранение от очередного практического или лабораторного занятия студентов, слабо подготовленных к данным занятиям.

- Для студентов, пропустивших практические занятия из-за длительной болезни, отработка должна проводиться после разрешения деканата по индивидуальному графику, согласованному с кафедрой.

- В исключительных случаях (участие в межвузовских конференциях, соревнованиях, олимпиадах, дежурство и др.) декан и его заместитель по согласованию с кафедрой могут освобождать студентов от отработок некоторых пропущенных занятий

Темы и вопросы для практической работы студентов:

Понятие международного транспортного права. Источники международного транспортного права. Международные транспортные правоотношения.

1. Предмет и метод международного транспортного права.
2. Нормы международного транспортного права. Коллизионные нормы международного транспортного права.
3. Система международного транспортного права. Функции международного транспортного права.
4. Особенности источников международного транспортного права. Международные транспортные договоры (конвенции и соглашения). Национальное законодательство. Правовые обычаи, судебные прецеденты.
5. Понятие международных транспортных правоотношений.
6. Физические лица как субъекты международных транспортных правоотношений.
7. Юридические лица как субъекты международных транспортных правоотношений.
8. Государство как субъект международных транспортных правоотношений.

Международные перевозки. Договор международной перевозки груза. Договор международной перевозки пассажира и багажа.

1. Понятие международной перевозки, ее признаки. Классификация международных перевозок.
2. Международные транспортные конвенции и их роль в правовом регулировании грузовых и пассажирских перевозок. Национальное законодательство, регулирующее международные транспортные обязательства.
3. Договорные основания обеспечения организации международных перевозок. Международные транспортные организации.
4. Понятие договора международной перевозки груза. Правовая природа договора международной перевозки груза. Ответственность по договору международной перевозки груза.
5. Понятие международной перевозки пассажиров. Классификация международных перевозок пассажиров.
6. Договор международной перевозки пассажиров. Договор международной перевозки багажа. Ответственность перевозчика при международных перевозках пассажира и багажа.

Международные автомобильные перевозки.

1. Особенности международных перевозок автомобильным транспортом и их регламентация.
2. Международные автомобильные перевозки грузов. Женевская конвенция 1956 г. ЕЭК ООН о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).
3. Порядок и форма заключения договора перевозки грузов автомобильным транспортом. Правовой статус перевозчика. Порядок приема груза к перевозке и его выдачи грузополучателю. Ответственность автоперевозчика за утрату или повреждение груза во время перевозки. Предел ответственности автоперевозчика. Сроки исковой давности по спорам, связанным с автомобильной перевозкой грузов.
4. Международные автомобильные перевозки пассажиров и багажа. Женевская конвенция ЕЭК ООН 1973 г. о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП).
5. Международные автомобильные перевозки грузов, пассажиров и багажа в европейском частном праве. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов. Соглашение о международных перевозках

скоропортящихся пищевых продуктов и специальных транспортных средств, предназначенных для этих перевозок.  
6. Контроль Российской Федерации за выполнением международных автомобильных перевозок.

#### 5.4. Перечень видов оценочных средств

Порядок формирования оценок по дисциплине

Преподаватель оценивает работу студентов на семинарских занятиях: преподавателем оценивается активность студентов в дискуссиях, правильность решения задач на семинаре, заинтересованность в коллективных обсуждениях проблематики семинарского занятия. Оценки за работу на семинарских занятиях преподаватель выставляет в рабочую ведомость. Накопленная оценка по 10-ти балльной шкале за работу на семинарских занятиях определяется перед промежуточным контролем – Оаудиторная.

Преподаватель оценивает самостоятельную работу студентов: преподавателем оценивается правильность выполнения домашних работ, задания для которых выдаются на семинарских занятиях (имеются ввиду домашние работы, которые не включаются в РУП, это не форма текущего контроля «Домашнее задание»), полнота освещения темы, которую студент готовит для выступления с докладом на занятии-дискуссии. Оценки за самостоятельную работу студента преподаватель выставляет в рабочую ведомость. Накопленная оценка по 10-ти балльной шкале за самостоятельную работу определяется перед промежуточным контролем – Осам. работа.

Накопленная оценка за текущий контроль учитывает результаты студента по текущему контролю следующим образом:  
Отекущий =  $n_3 \cdot \text{Ореф}$ ;

Формы текущего контроля, которые предусмотрены в РУП: реферат. Сумма удельных весов должна быть равна единице:  $n_3 = 1$ . Способ округления накопленной оценки текущего контроля: в пользу студента.

Результирующая оценка за промежуточный контроль в форме экзамена выставляется по следующей формуле, где Оэкзамен – оценка за работу непосредственно на экзамене:

Опромежуточный =  $k_1 \cdot \text{Оэкзамен} + k_2 \cdot \text{Отекущий} + k_3 \cdot \text{Осам. работа} + k_4 \cdot \text{Оаудиторная}$

При выставлении результирующей оценки за промежуточный контроль учитываются следующие оценки: оценка, полученная студентом на экзамене; накопленная оценка за текущий контроль; накопленная оценка за самостоятельную работу; накопленная оценка за работу на семинарских занятиях. Сумма удельных весов должна быть равна единице:  $\sum k_i = 1$ , при этом  $k_1 = 0,5$ ;  $k_2 = 0,3$ ;  $k_3 = 0,1$ ;  $k_4 = 0,1$  (согласно Положению об организации промежуточной аттестации и текущего контроля успеваемости студентов НИУ ВШЭ, утвержденному УС НИУ ВШЭ от 27 июня 2014 г., протокол № 5, и приказом ректора № 6.18.1-01/1908-02 от 19 августа 2014 г.). Способ округления накопленной оценки промежуточного контроля в форме экзамена: в пользу студента.

На передаче студенту не предоставляется возможность получить дополнительный балл для компенсации оценки за текущий контроль.

## 6. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

### 6.1. Рекомендуемая литература

#### 6.1.1. Основная литература

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л1.1	Тегизбекова Ж.Ч.	Международное транспортное право: Учебно-методическое указание для магистрантов	Бишкек: Изд-во КРСУ 2014
Л1.2	Тегизбекова Ж.Ч.	Международное транспортное право: Учебно-методическое указание для магистрантов	Бишкек: Изд-во КРСУ 2014
Л1.3	Шакирова Т.Б., Советбеков Б.С.	Таможенное оформление и таможенные платежи: Методическое пособие	Бишкек: Изд-во КРСУ 2015

#### 6.1.2. Дополнительная литература

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л2.1	Козбаненко В.А.	Правоведение: Учебник	М.: Издательско-торговая корпорация "Дашков и Ко" 2006
Л2.2	Под ред. Ю. Л. Шевченко	Правоведение. В двух частях. Ч. II	Москва.: ГЭОТАР-МЕД 2003

#### 6.1.3. Методические разработки

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л3.1	Под ред. А.Н. Козырина	Административное право зарубежных стран	Москва.: СПАРК
Л3.2		Административное право: Лекции	

### 6.2. Перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети "Интернет"

Э1	Транспортное право	www.lib.krsu.edu.kg
----	--------------------	---------------------

<b>6.3. Перечень информационных и образовательных технологий</b>	
<b>6.3.1 Компетентностно-ориентированные образовательные технологии</b>	
6.3.1.1	Традиционные образовательные технологии - лекции, семинары репродуктивного типа, ориентированные прежде всего на сообщение знаний и способов действий, передаваемых студентам в готовом виде и предназначенных для воспроизводящего усвоения и разбора конкретных образцов. Вводные лекции: учащиеся знакомятся в свернутом виде с основными теоретическими положениями темы и общей характеристикой крупной проблемы.
6.3.1.2	Инновационные образовательные технологии - занятия в интерактивной форме, которые формируют системное мышление и способность генерировать идеи при решении различных творческих задач. К ним относятся электронные тексты лекций с презентациями, проблемные лекции: должна возбудить активный интерес учащихся, ведущий к самостоятельному поиску ответа на поставленную проблему на практических занятиях; обобщающие лекции перед очередным модулем: анализ изученных ранее проблем на основе обобщения и систематизации знаний, полученных учащимися на предшествующих занятиях по теме; лекции - информации с визуализацией, отчет по СРС - дискуссия по актуальным проблемам, разбор конкретных вопросов, обсуждение проблемных ситуаций и решение ситуационных задач в малых группах.
6.3.1.3	Информационные образовательные технологии - самостоятельное использование студентом компьютерной техники и интернет-ресурсов для выполнения практических заданий и самостоятельной работы.
6.3.1.4	Порядок и условия изучения и контроля знаний по дисциплине.
6.3.1.5	На организационном или первом занятии преподаватель доводит до сведения студентов те условия и требования, которые должны соблюдаться в течение всей работы над этой дисциплиной.
6.3.1.6	Порядок изучения и контроля данной дисциплины включает следующие пункты:
6.3.1.7	- виды, время и форма проведения текущего, промежуточного и итогового контроля знаний;
6.3.1.8	- критерии и правила оценки ответов студентов;
6.3.1.9	- способ и шкала оценивания при проведении контрольных мероприятий всех видов;
6.3.1.10	- учёт, с возможной оценкой в баллах, всех действий студента, связанных с изучением данной дисциплины (пропуски занятий - по уважительной и неуважительной причинам; позитивная активность на занятиях; демонстрация заинтересованности и результативности обучения, выполнение курсового проекта и т.д.).
6.3.1.11	Для оценки усвоения дисциплины используется 100-балльная шкала. Это максимальное количество баллов, которое может получить студент при отличном усвоении всего теоретического материала; демонстрации практических навыков при выполнении практических занятий и заданий СРС
<b>6.3.2 Перечень информационных справочных систем и программного обеспечения</b>	
6.3.2.1	<a href="http://www.biblus.ru">www.biblus.ru</a>
6.3.2.2	<a href="http://www.studfilus.ru">www.studfilus.ru</a>
6.3.2.3	<a href="http://www.bibliofond.ru">www.bibliofond.ru</a>

<b>7. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)</b>	
7.1	1. Лекционная аудитория на 40 посадочных мест (ауд.6/117) и 25 посадочных мест (ауд.8/215)
7.2	2. Компьютерный класс на 10 посадочных мест для проведения практических занятий, выполнения самостоятельной работы и просмотра фото-, аудио-, мультимедиа, видео-материалов
7.3	3. Интерактивная доска
7.4	4. Проектор

<b>8. МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ДЛЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ОСВОЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)</b>	
<p>Транспортное право: Методические указания и задания к выполнению практических работ / В.И.Глазунов, Д.В.Глазунов, Т.Б.Шакирова. - Бишкек: издательство КРСУ, 2019</p> <p>Содержит краткие теоретические сведения по предмету «Транспортное право» и варианты заданий для закрепления теоретического материала.</p> <p>Настоящие методические указания облегчают изучение дисциплины и способствуют углубленному восприятию основ Транспортного права. Большое внимание уделено развитию правовых отношений при перевозке грузов и пассажиров на автомобильном транспорте.</p> <p>Предназначены для студентов дневного и заочного обучения, изучающих дисциплину «Транспортное право» для специальности 240100.01 (190701) – «Организация перевозок и управление на транспорте»</p> <p>КРСУ, 2009 ВВЕДЕНИЕ</p> <p>Транспорт является связующим звеном в экономике любого государства и представляет собой единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена.</p>	

Транспортное право - крупная отрасль законодательства, совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с организацией и деятельностью транспортных предприятий, отношения между транспортными предприятиями и их клиентурой, а также между самими предприятиями как одного, так и разных видов транспорта. Т.п. включает в себя такие самостоятельные отрасли законодательства, как воздушное право, морское право.

В настоящее время развитие и совершенствование транспортного законодательства в нашей стране осуществляется несколько своеобразно. Гражданский кодекс определяет и регулирует лишь наиболее важные, принципиальные положения, касающиеся перевозок грузов, пассажиров, а также иных транспортных обязательств. Эти положения должны обязательно учитываться действующим транспортным законодательством, независимо от того, включены они в транспортные кодексы и уставы или нет.

В то же время сохраняют силу кодификационные акты транспортного законодательства, принятые в период существования СССР, например Устав автомобильного транспорта (1969 г., далее - УАТ). Он применяется в части, не противоречащей положениям гл. 40 Гражданского кодекса Кыргызской Республики, действующему законодательству, и будет иметь силу до принятия нового устава. Вместе с ними продолжают действовать нормативные акты, изданные в их развитие, - Правила перевозок грузов, пассажиров, инструктивные указания Государственного арбитража СССР по вопросам, имеющим отношение к транспорту.

Вместе с тем хотелось бы обратить внимание на одно обстоятельство, которое имеет существенное значение при изучении транспортного права и транспортного законодательства. Транспортное законодательство является наиболее стабильным законодательством, и основные его положения, регулирующие отношения, связанные с заключением договора перевозки, с подачей транспортных средств, ответственностью за их неиспользование, утрату, повреждение грузов, предъявлением претензий и т.д., продолжают оставаться неизменными уже многие годы.

## ПОНЯТИЕ И ПРЕДМЕТ «ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО»

В условиях перехода к рыночной экономике отношения, связанные с транспортом, приобретают важное значение. Отличительная особенность транспорта как отрасли материального производства заключается в том, что он не создает новых материальных ценностей и потому не увеличивает богатства общества. Его продукция - деятельность по территориальному перемещению грузов или людей. Транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена. От регулярной, четкой работы транспортных предприятий, своевременной перевозки грузов и пассажиров зависит ритмичная работа промышленности, торговли и т.д. Для определения предмета транспортного права необходимо выявить специфический признак отношений, регулируемых этим правом.

Транспортное право представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с организацией и деятельностью транспортных предприятий, отношения между транспортными предприятиями и их многочисленной клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными предприятиями как одного, так и разных видов транспорта. В разное время некоторые авторы публикаций предлагали признавать самостоятельными отраслями права все транспортное право или его отдельные части. Так, например, в отношении воздушных перевозок был сделан вывод о необходимости признать воздушное право уже на современном уровне его развития самостоятельной отраслью права. Представители морского транспорта в более категоричной форме утверждали, что морское право является самостоятельной отраслью права, содержание которой определяется отношениями, складывающимися на морском транспорте и в торговом мореплавании.

Общепринято разграничивать отрасли права по предмету и методу правового регулирования. Как справедливо отмечает О.С. Иоффе, всякая отрасль права характеризуется двумя моментами: во-первых, определенным предметом регулирования, т.е. теми общественными отношениями, которые ею формируются, закрепляются и охраняются, и во-вторых, определенным методом регулирования, т.е. тем специфическим способом, при помощи которого законодатель на основе данной совокупности юридических норм обеспечивает нужное ему поведение людей как участников правоотношений. Совершенно очевидно, что предметом правового регулирования в отдельной отрасли права должен служить однородный круг общественных отношений. Однако нередко такие однородные общественные отношения (как, например, в транспортной деятельности) складываются и развиваются под воздействием целого ряда других отраслей права: гражданского, административного, трудового и т.д. В таких случаях возникает необходимость в дополнительных мерах, позволяющих определить предмет данной отрасли права. В этом смысле наиболее важное значение имеет метод правового регулирования, под которым понимается юридическое средство воздействия, применяемое при правовом регулировании общественных отношений. Только единство предмета и метода регулирования является правильным классификационным признаком распределения норм права по отраслям. Особенностью транспортного права является то, что оно сочетает в себе властно-организационные отношения, регулируемые административным правом, и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом. Однако такое сочетание само по себе не является достаточным основанием для выделения транспортного права в самостоятельную отрасль. Не может служить аргументом и наличие уставов и кодексов на транспорте, а также большое количество нормативного материала, регулирующего отношения на транспорте. Появление новой отрасли права возможно лишь там, где можно создать общие положения, отражающие общие принципы и методы регулирования для всех норм. Если это невозможно, то нельзя говорить о наличии самостоятельной отрасли права. Имущественные отношения, возникающие в связи с деятельностью транспортных предприятий, подчинены общим началам гражданского законодательства, а важнейший раздел транспортного права - договор перевозки представляет собой институт гражданского права. Транспортное право определяется предметом и методом, характерными в своем большинстве для гражданского, административного, трудового права, которые не отражают единых особенностей, характерных только для транспортного права. А там, где методы правового регулирования не трансформируются и не видоизменяются, еще не созрели условия для появления новой отрасли права. Все сказанное выше позволяет сделать вывод, что транспортное право, а тем более его части не являются самостоятельными отраслями права. Транспортное право представляет собой

комплексную отрасль российского права. Оно регулирует разные по характеру отношения, которые возникают в процессе взаимоотношений транспортных предприятий с клиентурой, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании из-за их особенностей.

Общая цель объединения в едином комплексе транспортного права норм различных отраслей права - гражданского, административного, трудового, земельного и т.д. - состоит в регулировании деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны. Нормы транспортного права регулируют главным образом отношения между транспортными предприятиями и их клиентурой по перевозкам грузов, пассажиров, багажа, отличающиеся большим многообразием и сложностью, и поэтому изучение их в учебных заведениях выделяется в специальный самостоятельный курс. В этих взаимоотношениях (перевозчика и клиентуры) имеется ряд моментов, которые регулируются общими нормами, относящимися ко всем видам транспорта. Сюда относятся, например, заключение долгосрочных договоров, подача транспортных средств, ответственность за невыполнение обязательств, тарифы, предъявление претензий и исков и т.д. Специальные части транспортного права - железнодорожное, внутренневодное, воздушное, морское и автомобильное право - касаются конкретных вопросов, регулирующих отношения на каждом виде транспорта с учетом его специфики, например оформление транспортных документов, порядок лицензирования транспортной деятельности и т.д.

#### ВИДЫ ТРАНСПОРТА. УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТОМ.

Управление транспортом имеет своей задачей своевременно и качественно обеспечить дальнейшее развитие и совершенствование транспорта страны, связанного с жизнедеятельностью всех отраслей экономики, и на этой основе содействовать более полному удовлетворению материальных и культурных потребностей общества. Различают пять основных видов транспорта: железнодорожный, морской, воздушный, речной и автомобильный.

Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте производится централизованно и относится к исключительной компетенции управления железной дороги.

Главными целями деятельности акционерного общества являются обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

Для достижения целей, указанных в Уставе, оно вправе осуществлять следующие основные виды деятельности: оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг, связанных с предоставлением этой инфраструктуры; выполнение работ по эксплуатации, содержанию и ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования; перевозка пассажиров, грузов, грузобагажа и багажа железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе для государственных нужд, воинские и специальные железнодорожные перевозки; обеспечение недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей обществу и т.д.

Основными структурными единицами ОАО являются филиалы и представительства, которые не являются юридическими лицами и наделяются имуществом, принадлежащим обществу. После государственной регистрации ОАО все управления железных дорог являются его филиалами. Руководители филиалов назначаются президентом общества и действуют на основании выданных обществом доверенностей. Доверенности руководителям филиалов от имени общества выдает президент общества или лицо, исполняющее его обязанности.

Министерству путей сообщения предоставлено право издавать в пределах своей компетенции, в том числе совместно с другими федеральными органами исполнительной власти, приказы, указания, инструкции и другие нормативные правовые и иные акты, обязательные для исполнения всеми участниками перевозочного процесса независимо от ведомственной подчиненности и форм собственности.

Таким образом, в результате реформы на железнодорожном транспорте произошло изменение формы собственности - железнодорожный транспорт из федеральной собственности перешел в частную собственность. При этом предполагается сохранить некоторые функции Министерства путей сообщения, которые будут осуществляться при проведении государственной политики в области железнодорожного транспорта, исходя из требований экономики, обороноспособности и безопасности страны, потребностей населения; при разработке, утверждении и надзоре над исполнением нормативных документов; при лицензировании, сертификации и стандартизации на железнодорожном транспорте в пределах своих полномочий; при руководстве мобилизационной подготовкой и гражданской обороной; при регулировании в области перевозок для государственных нужд и социально значимых перевозок пассажиров и т.д. Морской, речной, автомобильный и воздушный транспорт входят в транспортный комплекс, управление которым осуществляет Министерство транспорта.

Управление морским, речным, автомобильным и воздушным транспортом осуществляется Министерством транспорта Российской Федерации (государственной службой гражданской авиации, государственной службой морского флота, государственной службой речного флота, службой автомобильного и городского пассажирского транспорта). Министерство транспорта Российской Федерации в соответствии с Положением о Министерстве разрабатывает проекты законодательных и иных нормативных актов, определяющих порядок функционирования транспортного комплекса, контролирует в пределах своей компетенции исполнение законодательных и иных нормативно-правовых актов, анализирует практику их применения в транспортном комплексе; согласовывает, утверждает в установленном порядке и издает обязательные для исполнения всеми юридическими и физическими лицами, действующими в транспортном комплексе, правила, руководства, положения, стандарты, нормы, инструкции и другие нормативные акты, в том числе межведомственного характера, по вопросам, отнесенным к его компетенции, и дает по ним разъяснения. В качестве основных структурных единиц выступают территориальные органы Министерства транспорта - федеральные государственные унитарные предприятия и федеральные государственные учреждения (порты, аэропорты, предприятия автомобильного транспорта и т.д.).

#### ПРАВОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ. ПОНЯТИЯ ПРАВООТНОШЕНИЯ

Право регулирует общественные отношения, в результате чего они приобретают правовую форму, т. е. становятся правовыми отношениями. Правильное понимание правовых отношений невозможно без уяснения того, что представляют собой общественные отношения. Общественные отношения - это связи между людьми, устанавливающиеся в процессе их совместной деятельности. Важнейшими из них являются экономические связи, ибо они образуют базис общества и определяют все иные общественные отношения.

Субъектами общественных отношений могут быть социальные общности (народ, нация, коллектив и др.), организации (государственные, частные, общественные), отдельные лица. Место каждого субъекта в системе социальных связей обусловлено объективными закономерностями функционирования общественных отношений и активностью их участников.

Право выступает мощным организующим фактором, вносит особую определенность и устойчивость в соответствующую сферу общественной и государственной жизни. Категория "правоотношение" позволяет уяснить, каким образом право воздействует на поведение людей. В рамках правоотношений жизнедеятельность общества приобретает цивилизованный, стабильный и предсказуемый характер.

Правовое отношение - это возникающая на основе норм права общественная связь, участники которой имеют субъективные права и юридические обязанности, обеспеченные государством. Это центральное звено механизма правового регулирования, главный канал реализации права. Как разновидности общественных отношений правоотношению присущи следующие признаки.

1. Стороны правоотношения всегда обладают субъективными правами и несут обязанности. Содержание правоотношения формируется в результате волеизъявления его участников, действия юридических норм, а также в соответствии с решениями правоприменительных органов. Следует иметь в виду, что для возникновения и осуществления правоотношений совсем не обязательно одновременное наличие всех перечисленных оснований. Обычно правовое регулирование происходит без вмешательства правоприменителя. При отсутствии нормативно-правовой основы правовое отношение складывается при пробелах в законодательстве. Участники правоотношения могут самостоятельно определять содержание взаимных прав и обязанностей, если их отношения регламентируются диспозитивными нормами.

Правоотношение представляет собой двустороннюю связь. Это значит, что в любом правоотношении участвуют две стороны: управомоченная и обязанная. Например, по договору займа (ст. 807 ГК РФ) управомоченной стороной является займодавец, обязанной - заемщик. Правда, здесь необходимо сделать оговорку: чаще всего правоотношения имеют более сложную структуру, когда каждая из сторон является и управомоченной, и обязанной. Например, по договору купли-продажи (ст. 454 ГК РФ) продавец обязан передать покупателю купленную вещь и вправе требовать уплаты денег за нее, а покупатель обязан выплатить требуемую сумму и вправе получить купленную вещь.

2. Правовое отношение суть такое общественное отношение, в котором осуществление субъективного права и исполнение обязанности обеспечены возможностью государственного принуждения. В большинстве случаев осуществление субъективного права и исполнение обязанности имеют место без применения мер государственного принуждения. Если же в этом возникает необходимость, то заинтересованная сторона обращается в компетентный государственный орган, который, рассмотрев юридическое дело, выносит властное решение (акт применения права), где точно определяются субъективные права и обязанности сторон.

3. Правоотношение выступает в виде конкретной общественной связи, причем степень конкретизации может быть различной.

Минимально конкретизируются правоотношения, которые возникают непосредственно из закона. В подобных случаях все адресаты юридической нормы имеют общие (одинаковые) права и свободы и несут равные обязанности независимо от каких-либо условий. Типичный пример - конституционные права и свободы. Рассматривая последние применительно к отдельному гражданину, мы переводим нормативные предписания в плоскость правоотношений. Каждый гражданин сам определяет, в какой мере он будет использовать имеющиеся у него в соответствии с конституцией возможности.

Средняя степень конкретизации наблюдается, когда индивидуализирован не только субъект, но и объект правоотношения. Например, в правоотношении собственности определены собственник и вещь - объект собственности.

Максимальная степень конкретизации наличествует в тех случаях, когда точно известно, какие именно действия должно совершить обязанное лицо в интересах управомоченного. Здесь индивидуально устанавливаются объект, обе стороны и содержание правовой связи между ними. Так, по договору подряда одна сторона (подрядчик) обязуется выполнить по заданию другой стороны (заказчика) определенную работу и сдать ее результат заказчику, а заказчик обязуется принять результат работы и оплатить его.

Правоотношение обладает сложной по составу элементов структурой. В нее входят субъект, объект и содержание правоотношения.

Понятие «правоотношение» является одной из важнейших категорий общей теории права. Это связано с тем, что само правоотношение представляет собой такое звено правового механизма, в котором право смыкается с объектом своего регулирования — социальной сферой. В результате правовое отношение складывается как весьма сложное правовое образование.

К признакам правоотношения можно отнести следующие:

1. Правоотношение — это отношение общественное, то есть отношение между людьми. Не может быть правового отношения между человеком и вещью, человеком и животным (даже если оно находится в собственности хозяина). Правоотношения могут лишь возникать по поводу этих объектов.
2. Правоотношения существуют в неразрывной связи с юридическими нормами, которые выступают нормативной базой их возникновения (а также изменения и прекращения), а следовательно — одной из важнейших предпосылок существования правоотношений (наряду с субъектами права и юридическими фактами).
3. Участники правоотношения связаны взаимными юридическими правами и обязанностями, которые возникают у субъектов права при наступлении определенных юридических фактов.
4. В целом правоотношениям свойственно такое качество, как определенность, индивидуализированность. В

правоотношении определены как его участники, так и четко очерчено их поведение. Индивидуализация может быть как двусторонней, когда поименно определены обе стороны (обязательственные отношения в гражданском праве), так и односторонней (правоотношение собственности).

5. Правовые отношения носят волевой характер. Во-первых, они связаны с государственной волей, выраженной в праве; во-вторых — с индивидуальной волей, поскольку правоотношения реализуются посредством сознания и воли его участников (психологический механизм действия права). Кроме того, значительная часть правоотношений возникает, изменяется и прекращается по воле его субъектов.

6. Правоотношения, будучи следствием выраженной в праве воли государства, им и охраняются.

С учетом названных качеств правоотношение можно определить как охраняемое государством волевое индивидуализированное общественное отношение, участники которого связаны взаимными юридическими правами и обязанностями.

В состав правоотношения в качестве элементов традиционно включают:

- а) субъектов (участников) правоотношения;
- б) субъективные юридические права и обязанности (которые именуют также юридическим содержанием правоотношения);
- в) фактическое правомерное поведение, которым реализуются права и обязанности (его называют материальным содержанием правоотношения);
- б) объекты правоотношения.

Правоотношения классифицируются по различным основаниям. По отраслевой принадлежности можно различать государственно-правовые, административно-правовые, гражданско-правовые и другие правоотношения.

В зависимости от их функционального назначения — регулятивные и охранительные. В свою очередь, среди регулятивных различают правоотношения активного типа (возникают на основе обязывающих и управомочивающих норм и выражают динамическую функцию права) и правоотношения пассивного типа (возникают на основе запрещающих норм и выражают статическую, закрепляющую функцию права).

По степени индивидуализации разграничивают относительные, в которых поименно определены все участники правоотношения, и абсолютные, в которых индивидуализирована лишь одна сторона — управомоченный (например, правоотношение собственности). В этом же ряду некоторые авторы (проф. С. С. Алексеев, проф. Н. И. Матузов) выделяют также общие (или общерегулятивные) правоотношения, в которых субъекты определены лишь типовыми признаками и которые опосредуют общее правовое положение субъектов, их правовой статус, правосубъектность и т. п.

В зависимости от принадлежности к той или иной стороне правовой системы правоотношения делят на материальные и процессуальные, частные и публичные.

Можно различать также простые и сложные правоотношения. Сложные правоотношения могут иметь в своем составе несколько участников с комплексом субъективных юридических прав и обязанностей. Самым элементарным (простым) будет выглядеть правовое отношение из двух субъектов, у одного из которых имеется юридическое право, а у другого — корреспондирующая юридическая обязанность.