

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

МОО ВО Кыргызско-Российский Славянский университет
имени первого Президента Российской Федерации Б.Н. Ельцина



Международное транспортное право рабочая программа дисциплины (модуля)

Закреплена за кафедрой	Международного и конституционного права		
Учебный план	Направление 40.03.01 - РФ, 530500 - КР Юриспруденция Профиль "Международно-правовой"		
Квалификация	бакалавр		
Форма обучения	очная		
Общая трудоемкость	2 ЗЕТ		
Часов по учебному плану	72	Виды контроля в семестрах:	
в том числе:		зачеты с оценкой 8	
аудиторные занятия	32		
самостоятельная работа	39,9		

Распределение часов дисциплины по семестрам

Семестр (<Курс>.<Семестр на курсе>)	8 (4.2)		Итого	
	Неделя 10			
Вид занятий	уп	рп	уп	рп
Лекции	16	16	16	16
Практические	16	16	16	16
Контактная работа в период теоретического обучения	0,1	0,1	0,1	0,1
В том числе инт.	4	4	4	4
В том числе в форме практ.подготовки	2	2	2	2
Итого ауд.	32	32	32	32
Контактная работа	32,1	32,1	32,1	32,1
Сам. работа	39,9	39,9	39,9	39,9
Итого	72	72	72	72

Программу составил(и):

к.ю.н., Доцент, Байгазиева Д.М.

Рецензент(ы):

д.ю.н., Профессор, Токтобаев Б.Т.

Рабочая программа дисциплины

Международное транспортное право

разработана в соответствии с ФГОС 3++:

Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования - бакалавриат по направлению подготовки 40.03.01 Юриспруденция (приказ Минобрнауки России от 13.08.2020 г. № 1011)

составлена на основании учебного плана:

Направление 40.03.01 - РФ, 530500 - КР Юриспруденция

Профиль "Международно-правовой"

утвержденного учёным советом вуза от 28.06.2024 г. протокол № 11

Рабочая программа одобрена на заседании кафедры

Международного и конституционного права

Протокол от 24.06.2024 г. № 10

Срок действия программы: 2024-2025 уч.г.

Зав. кафедрой д.ю.н., доцент Джумагулов А.М.



Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году

Председатель УМС
_____ 2025 г.

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для
исполнения в 2025-2026 учебном году на заседании кафедры
Международного и конституционного права

Протокол от _____ 2025 г. № ____
Зав. кафедрой д.ю.н., доцент Джумагулов А.М.

Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году

Председатель УМС
_____ 2026 г.

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для
исполнения в 2026-2027 учебном году на заседании кафедры
Международного и конституционного права

Протокол от _____ 2026 г. № ____
Зав. кафедрой д.ю.н., доцент Джумагулов А.М.

Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году

Председатель УМС
_____ 2027 г.

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для
исполнения в 2027-2028 учебном году на заседании кафедры
Международного и конституционного права

Протокол от _____ 2027 г. № ____
Зав. кафедрой д.ю.н., доцент Джумагулов А.М.

Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году

Председатель УМС
_____ 2028 г.

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для
исполнения в 2028-2029 учебном году на заседании кафедры
Международного и конституционного права

Протокол от _____ 2028 г. № ____
Зав. кафедрой д.ю.н., доцент Джумагулов А.М.

1. ЦЕЛИ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ	
1.1	Целями преподавания Международного транспортного права является усвоение студентами тем связанных с отдельными аспектами и проблемами международного транспортного права – источниками, субъектами МТП.
1.2	Задачами курса являются:
1.3	формирование у студентов общетеоретической, а также твердой информационной базы по тематике курса;
1.4	выработка у студентов навыков работы с международно-правовыми документами и нормами внутригосударственного права по тематике курса, а также толкования их;
1.5	развитие у студентов способности системного анализа комплекса соответствующих групп норм в МТП и определения оптимальных средств и направлений их прогрессивного развития и кодификации;
1.6	ознакомление студентов с особенностями работы международных транспортных организаций, правовой природой и применением их решений;
1.7	В задачи курса, кроме того, входит формирование и развитие, на основе специфического материала данного курса, общей культуры юриста - международного.

2. МЕСТО ДИСЦИПЛИНЫ В СТРУКТУРЕ ООП	
Цикл (раздел) ООП:	Б1.В.ДВ.03
2.1 Требования к предварительной подготовке обучающегося:	
2.1.1	Философия права
2.1.2	Информационное право
2.2 Дисциплины и практики, для которых освоение данной дисциплины (модуля) необходимо как предшествующее:	
2.2.1	Подготовка к процедуре защиты и защита выпускной квалификационной работы
2.2.2	Подготовка к сдаче и сдача государственного экзамена

3. КОМПЕТЕНЦИИ ОБУЧАЮЩЕГОСЯ, ФОРМИРУЕМЫЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)	
ПК-5: Способность к выполнению должностных обязанностей по обеспечению законности и правопорядка, в том числе в сфере защищать права и свобод человека и гражданина	
Знать:	
Уровень 1	Знает: принципы и нормы международного права прав человека, национальное законодательство о соблюдении и защите прав и свобод человека и гражданина
Уметь:	
Уровень 1	Умеет: построить свою профессиональную деятельность на основе уважения чести и достоинства личности, соблюдения и защиты прав и свобод человека и гражданина
Владеть:	
Уровень 1	Владеет: методами защиты чести и достоинства личности, прав и свобод человека и гражданина.

В результате освоения дисциплины обучающийся должен

3.1 Знать:	
3.1.1	Знает: принципы и нормы международного права прав человека, национальное законодательство о соблюдении и защите прав и свобод человека и гражданина
3.2 Уметь:	
3.2.1	Умеет: построить свою профессиональную деятельность на основе уважения чести и достоинства личности, соблюдения и защиты прав и свобод человека и гражданина
3.3 Владеть:	
3.3.1	Умеет: построить свою профессиональную деятельность на основе уважения чести и достоинства личности, соблюдения и защиты прав и свобод человека и гражданина

4. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)								
Код занятия	Наименование разделов и тем /вид занятия/	Семестр / Курс	Часов	Компетенции	Литература	Инте ракт.	Пр. подг.	Примечание
	Раздел 1. Понятие, предмет и система МПТ							
1.1	Понятие, предмет и система МПТ Источники и принципы МПТ /Лек/	8	2					

1.2	Понятие, предмет и система МТП Источники и принципы МТП /Пр/	8	4		Л1.2Л2.2			
1.3	Понятие, предмет и система МТП /Пр/	8	2		Л1.1 Л1.2Л2.1Л3.1 Э1	2		
1.4	Понятие, предмет и система МТП /Ср/	8	2		Л1.1 Л1.2Л2.4Л3.1 Э1			
1.5	Источники и принципы МТП /Лек/	8	2					
1.6	Источники и принципы МТП /Пр/	8	3		Л1.2Л2.1Л3.1 Э1		2	
1.7	Источники и принципы МТП /Ср/	8	5		Л1.1 Л1.2Л2.2Л3.1 Э2			
1.8	Виды и особенности договоров международной транспортной перевозки /Лек/	8	2					
1.9	Виды и особенности договоров международной транспортной перевозки /Пр/	8	2		Л1.2Л2.3 Л2.4Л3.1 Э1	2		
1.10	Виды и особенности договоров международной транспортной перевозки /Ср/	8	2		Л1.2Л2.4Л3.1 Э1			
1.11	Правовое регулирование международных автомобильных сообщений и перевозок /Лек/	8	2					
1.12	Правовое регулирование международных автомобильных сообщений и перевозок /Пр/	8	4		Л1.1 Л1.2Л2.3Л3.1 Э1			
1.13	Правовое регулирование международных автомобильных сообщений и перевозок /Ср/	8	2		Л1.2 Л1.3Л2.4Л3.1 Э1			
1.14	Правовое регулирование международных железнодорожных сообщений и перевозок. /Лек/	8	2					
1.15	Правовое регулирование международных железнодорожных сообщений и перевозок. /Пр/	8	4		Л1.1 Л1.2Л2.2Л3.1 Э2			
1.16	Правовое регулирование международных железнодорожных сообщений и перевозок. /Ср/	8	5		Л1.1 Л1.2Л2.3Л3.1 Э1			
1.17	Международное воздушное право и международные воздушные перевозки /Пр/	8	2		Л1.2Л2.5Л3.1 Э2			
1.18	Международное воздушное право и международные воздушные перевозки /Ср/	8	9,8		Л1.2Л2.1Л3.1 Э2			
	Раздел 2. Международные перевозки							

2.1	Международные морские и внутренние водные перевозки /Пр/	8	1		Л1.2Л2.5Л3.1			
2.2	Международные морские и внутренние водные перевозки /Пр/	8	2		Л1.1 Л1.2 Л1.3Л2.2Л3.1 Э2			
2.3	Международные морские и внутренние водные перевозки /Ср/	8	5		Л1.2Л2.5Л3.1 Э1			
2.4	Международные смешанные и контейнерные перевозки /Пр/	8	2		Л1.2Л2.2Л3.1 Э2			
2.5	Международные смешанные и контейнерные перевозки /Ср/	8	5		Л1.1 Л1.2Л2.5Л3.1 Э1			
2.6	/КрТО/	8	0,2					

5. ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ

5.1. Контрольные вопросы и задания

Вопросы для проверки обученности ЗНАТЬ:

1. Понятие и предмет международного транспортного права.
2. Международные транспортные отношения как предмет правового регулирования.
3. Источники международного транспортного права
4. Международные транспортные конвенции.
5. Вспомогательные источники международного транспортного права
6. Виды международных транспортных перевозок
7. Понятие «регулярные и нерегулярные перевозки»
8. Принцип сотрудничества и его роль в регулировании транспортных перевозок
9. Разрешительный порядок как принцип международного транспортного права
10. Принцип взаимности и его роль в регулировании транспортных перевозок
11. Особенности разрешительного порядка в международных автомобильных сообщениях
12. Понятие, значение и особенности договора международной перевозки.
13. Содержание договора международной перевозки.
14. Ответственность международного перевозчика. Вина международного перевозчика.
15. Международно-правовая регламентация автомобильных сообщений.
16. Международная автомобильная перевозка грузов.
17. Международная автомобильная перевозка пассажиров и багажа.
18. Ответственность международного автомобильного перевозчика.
19. Таможенные конвенции в области автомобильных перевозок.
20. Организация и особенности международных железнодорожных сообщений.
21. Международные конвенции по железнодорожным перевозкам.
22. Ответственность международного железнодорожного перевозчика.
23. Условия международных железнодорожных перевозок пассажиров и багажа.
24. Общие принципы правового регулирования международных воздушных сообщений. Понятие и сущность международного морского права.
25. Источники международного морского права.
26. Понятие и виды международных перевозок в смешанном сообщении.
27. Причинение международным перевозчиком вреда третьим лицам. Основные принципы деликтной ответственности транспортной организации.
28. Виды нерегулярных воздушных перевозок
29. Варшавская конвенция о правилах международных воздушных перевозок
30. Виды международных транспортных перевозок
31. Общие правила предъявления претензий к перевозчику
32. Международный договор как источник международного транспортного права
33. Внутреннее транспортное право как источник правового регулирования международных транспортных сообщений и перевозок.

Вопросы для проверки обученности УМЕТЬ:.

1. Составлять договор международной воздушной перевозки и устанавливать ответственность воздушного перевозчика.
2. Борьба с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.
3. Определять особенности международного воздушного права.
4. Анализировать международные воздушные конвенции
5. Правовое регулирование морских перевозок грузов. Морские перевозки по чартеру и по коносаменту.
6. Правовое регулирование морских перевозок пассажиров. Ответственность морского перевозчика за вред, причиненный

здоровью пассажира.

7. Правовое регулирование международных смешанных перевозок.

Вопросы для проверки обученности ВЛАДЕТЬ:

1. Основами Национального законодательства Кыргызской Республики по вопросам международных транспортных отношений
2. Форма договора международной перевозки.
3. Претензионный порядок разрешения споров и исковая давность в международной перевозке.
4. Взаимодействие национального и международного транспортного права
5. Значение Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. для регулирования морского судоходства и перевозок

5.2. Темы курсовых работ (проектов)

данная дисциплина не предусматривает написание курсовых работ

5.3. Фонд оценочных средств

Кейс-задачи:

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 2012 г. сдать в эксплуатацию первый участок подъездного пути длиной 3 км. В связи с тем, что к 1 января 2012 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 2012 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 2012 г., заключенного на основании проформы «Дженкон». Ни КТМ, ни рейсовый чартер не предусматривают 29 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 2012 г. АО «Лукойл» подало заявку в Управление Приволжской железной дороги на 115 цистерн для нефтепродуктов в период с 10 по 20 марта 2012 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 2012 г. предьявить к перевозке уголь для загрузки 60 вагонов. Однако в указанном квартале груз предьявлен не был, в связи с чем железная дорога потребовала уплаты предусмотренного УЖТ штрафа за непредьявление груза. На заседании арбитражного суда представитель ответчика представил акт и справки о том, что 18 августа 2012 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 непредьявление груза. Представитель железной дороги 30 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 предьявлению угля в оставшиеся до 1 сентября дни.

1. Какое правовое значение могло иметь внесенное в договор условие о сроках подачи транспортных средств и предьявлении груза для перевозки? 2. В каких случаях перевозчик или грузоотправитель могут быть освобождены от ответственности за неподачу транспортных средств или непредьявление груза к перевозке? 3. Имеет ли значение продолжительность аварии на предьявлении отправителя с точки зрения возможности его освобождения от ответственности за непредьявление 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 предьявило 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? 31 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 предьявил 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 отфрахтовал судно фрахтователю на основании рейсового чартера, содержащего условие о том, что капитан подписывает коносаменты, как они представлены без ущерба для чартера. Фрахтователь предъявил груз к отправке и представил коносамент для подписания по обычной форме. Капитан отказался подписать коносамент, поскольку в него не включена оговорка о том, что «судно не несет ответственности за выполнение обязанностей по отношению к грузу и за неприбытие к 1 июля». Фрахтователь расценил такой отказ как нарушение чартера и потребовал возмещения связанных с этим убытков. 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, ссылался 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 недостачей 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 доставлен точно надежно упакован и укрыт брезентом. Однако во время его перевозки произошли ливневые дожди, необычные по своей силе, предотвратив 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 произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам. Как должны быть разрешены искивые 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, произошедшую во время рейса, Б. потребовал от перевозчика полностью возместить ему стоимость билета. Перевозчик отказался возместить 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.?

Тест №1

1. Договор перевозки груза считается заключенным с момента: а) подачи грузоотправителем заявки на перевозку груза; б) сдачи груза для перевозки транспортной организации; в) согласования поданной заявки на перевозку груза; г) достижения соглашения по всем существенным условиям.
2. К какому договору относится данное определение: «Одна сторона обязуется предоставить другой стороне за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа»? а) договор транспортной экспедиции; б) договор аренды; в) договор безвозмездного пользования имуществом; г) договор фрахтования.
3. Укажите, какой из перечисленных признаков характеризует перевозки в прямом смешанном сообщении: а) перевозку осуществляет одна транспортная организация; б) перевозка осуществляется одним видом транспорта; в) перевозка осуществляется разными видами транспорта; г) перевозка по территории нескольких субъектов РФ.
4. Каким признаком характеризуется договор перевозки транспортом общего пользования? а) провозная плата устанавливается соглашением сторон; б) перевозки осуществляются по обращению любого субъекта; в) составление на перевозку одного транспортного документа; г) перевозки осуществляются в черте населенного пункта.
5. Укажите период времени, в течение которого перевозчик несет ответственность за несохранность груза: а) отправление транспорта - прибытие в пункт назначения; б) принятие груза - составление коммерческого акта; в) принятие груза - выдача груза грузополучателю; г) принятие груза - прибытие в пункт назначения.
6. В какой срок необходимо уведомить противоположную сторону об одностороннем отказе от исполнения договора транспортной экспедиции? а) в тридцатидневный срок; б) односторонний отказ от исполнения договора невозможен; в) в разумный срок; г) в семидневный срок.
7. В какие сроки на железнодорожном транспорте перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах? а) немедленно по прибытии грузов на станцию назначения; б) перевозчик освобожден от обязанности уведомлять грузоотправителя; в) в течение 12 часов с момента прибытия; г) не позднее 12 часов следующего дня.
8. В каком случае грузополучатель на железнодорожном транспорте вправе отказаться от принятия грузов? а) исключена возможность использования грузов по назначению; б) прибытие груза, который грузополучатель не заказывал; в) прибытие груза по истечении срока доставки; г) расторжение договора между грузоотправителем и грузополучателем.
9. Для удостоверения какого обстоятельства не требуется составления коммерческого акта на железнодорожном транспорте? а) возвращение перевозчику похищенного груза; б) обнаружение груза без перевозочных документов; в) просрочка в доставке груза; г) несоответствие фактической массы - перевозочным документам.
10. В чьей собственности могут находиться суда с ядерными энергетическими установками? а) граждан и юридических лиц; б) Российской Федерации; в) субъектов Российской Федерации и муниципальных образований; г) всех вышеперечисленных субъектов.
11. На какой максимальный срок может быть заключен договор доверительного управления судном на морском транспорте? а) не более трех лет; б) ограничения по сроку не установлены; в) не более пяти лет; г) в доверительное управление суда не передаются.
12. Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации морское судно приобретает с момента: а) завершения его строительства и спуска на воду; б) заключения договора купли-продажи иностранного судна; в) регистрации в реестре судов Российской Федерации; г) исключения из реестра судов иностранного государства.
13. На внутреннем водном транспорте собственник затонувшего имущества, случайно поднятого в пределах внутренних водных путей при осуществлении операций, связанных с судоходством, выплачивает вознаграждение лицу, осуществившему такой подъем, в размере: а) одной трети стоимости имущества; б) одной второй стоимости имущества; в) фактической стоимости имущества; г) вознаграждение не выплачивается.
14. В соответствии с законодательством, действующим на внутреннем водном транспорте, не относятся к общей аварии

- убытки, причиненные вследствие следующих действий: а) заход судна в порт вследствие ледохода; б) намеренное затопление горящего судна; в) намеренное выбрасывание тонущего судна на берег; г) столкновение с водным препятствием.
15. На внутреннем водном транспорте иски по требованиям, возникающим в связи со столкновением судов и с осуществлением спасательной операции, могут быть предъявлены: а) в течение шести месяцев; б) в течение одного года; в) в течение двух лет; г) в течение трех лет.
16. В каком документе на внутреннем водном и морском транспорте содержатся расчеты по распределению общей аварии?: а) коммерческий акт; б) диспаша; в) претензия; г) акт общей формы.
17. В течение какого срока со дня прибытия воздушного судна в аэропорт пункта назначения при осуществлении международных воздушных перевозок к перевозчику может быть предъявлена претензия в случае утраты багажа, груза или почты?: а) в течение восемнадцати месяцев; б) в течение шести месяцев; в) в течение двадцати одного дня; г) в течение четырнадцати дней.
18. Каким размером ограничен максимальный предел ответственности перевозчика на воздушном транспорте за утрату, недостачу или повреждение вещей, находящихся при пассажире, в случае невозможности установления их стоимости?: а) не более 2 МРОТ за 1 кг. веса; б) максимальный предел ответственности перевозчика не ограничен; в) не более 5 МРОТ; г) не более 10 МРОТ.
19. Автомобильные перевозки, осуществляемые за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 50 километров включительно, относятся: а) к городским перевозкам; б) к пригородным перевозкам; в) к междугородным перевозкам; г) к международным перевозкам.
20. По истечении какого срока со дня приема груза к перевозке грузоотправитель и грузополучатель при городской и пригородной автомобильной перевозке вправе считать груз утраченным, если этот груз не был выдан грузополучателю по его требованию?: а) по истечении срока доставки; б) по истечении 10 дней; в) по истечении 30 дней; г) по истечении 4-х месяцев.
21. В каких из перечисленных случаях перевозчик не вправе в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки: а) отказ пассажира, грузовладельца выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами; б) наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов и веществ; в) отказ пассажира воздушного судна оплатить перевоз следующего с ним ребенка; г) отказ пассажира воздушного судна оплатить провоз своего багажа, вес которого не превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа.
22. В каком случае грузополучатель вправе отказаться от получения груза по договору воздушной перевозки: а) в случае нарушения срока доставки груза более, чем на 7 дней; б) в случае, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением; в) в случае, если будет установлена недостача груза более, чем на 50% от количества груза, указанного в накладной; г) во всех перечисленных случаях.
23. Укажите неверное утверждение в отношении ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки: а) перевозчик несет ответственность за несохранность груза и багажа после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять; б) перевозчик несет ответственность за сохранность находящихся при пассажире вещей, если не докажет, что несохранность этих вещей произошла вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира; в) перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки; г) перевозчик не несет ответственность за несохранность груза и багажа, если докажет, что объявленная стоимость груза и багажа превышала их фактическую стоимость.
24. Воздушная перевозка пассажира включает в себя период: а) с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром; б) с момента приобретения пассажиром воздушного судна билета и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром; в) с момента вступления пассажира на борт воздушного судна и до момента, когда пассажир покинет воздушное судно под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика; г) с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир покинет воздушное судно под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика.
25. Укажите, в каком случае на внутреннем водном транспорте при выдаче груза коммерческий акт не составляется: а) в случае несоответствия между наименованием, весом или количеством мест груза в натуре и данными, указанными в перевозочном документе; б) в случае обнаружения груза без перевозочного документа или документов без груза; в) в случае возвращения перевозчику похищенного груза; г) в случае недостачи массы груза в пределах норм естественной убыли.

5.4. Перечень видов оценочных средств

Тест - Система стандартизированных заданий, позволяющая автоматизировать процедуру измерения уровня знаний и умений обучающегося.

Кейс-задачи - проблемное задание, в котором обучающемуся предлагают осмыслить реальную профессионально-ориентированную ситуацию, необходимую для решения данной проблемы.

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

6.1. Рекомендуемая литература

6.1.1. Основная литература			
	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л1.1	Борубашов Б.И.	Международное право: Учебник	Бишкек: Изд-во КРСУ 2013
Л1.2	Гречуха В.Н.	Международное транспортное право: Учебник для магистров	М.: Юрайт-Издат 2013
Л1.3	Гетьман-Павлова И.В.	Международное право: Учебник для бакалавров	М.: Изд-во Юрайт 2013
6.1.2. Дополнительная литература			
	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л2.1	Лукашук И.И.	Международное право. Особенная часть: Учебник для студентов юридических факультетов и вузов	М.: Волтерс Клувер 20082010
Л2.2		Действующее международное право: Хрестоматия	Бишкек: Алтын Принт 2010
Л2.3	Шумилов В.М.	Международное право: Учебник	М.: ТК Велби 2010
Л2.4	Каламкарян Р.А., Мигачев Ю.И.	Международное право в вопросах и ответах: Учеб. пособие	М.: Эксмо 2009
Л2.5	Вылегжанин А.Н.	Международное право: Учеб.	М.: Высшее образование 2009
6.1.3. Методические разработки			
	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л3.1	Тегизбекова Ж.Ч.	Международное транспортное право: Учебно-методическое указание для магистрантов	Бишкек: Изд-во КРСУ 2014
6.2. Перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети "Интернет"			
Э1	Правовая база Токтом		www.toktom.kg
Э2	Правовая база Эдвайзер		www.adviser.kg
6.3. Перечень информационных и образовательных технологий			
6.3.1 Компетентностно-ориентированные образовательные технологии			
6.3.1.1	В процесс обучения дисциплине «Международное транспортное право» применяется компетентностный подход, который акцентирует внимание на результате образования. В качестве результата образования выступает способность анализа международно-правовых документов, умение анализировать различные ситуации на международной арене. Используемые в процессе обучения дисциплине «Международное транспортное право» образовательные технологии, направлены оптимизацию и на повышение эффективности учебной работы студента в целях формирования у него необходимых конечных результатов обучения, т.е. компетенций.		
6.3.1.2	Для достижения поставленных целей изучения дисциплины «Международное транспортное право» используется традиционные и нетрадиционные образовательные технологии, при этом основными формами являются лекции и семинарские занятия.		
6.3.1.3	При изложении учебного материала лекторы используют как традиционные, так и нетрадиционные формы проведения лекций. В частности, используются такие формы, как:		
6.3.1.4	Традиционная лекция – устное систематическое и последовательное изложение материала по какой-либо проблеме, теме вопроса и т.п. Студент воспринимает информацию на лекции, затем осознает ее, после чего преобразует ее снова в слова в виде конспекта лекции. Конспект является продуктом мышления обучающегося. Целью традиционной лекции является подача обучающимся современных, целостных, взаимосвязанных знаний, уровень которых определяется целевой установкой к каждой конкретной проблеме или теме.		
6.3.1.5	Проблемная лекция начинается с вопросов или с постановки проблемы, которую в ходе изложения материала необходимо решить. Проблемные вопросы отличаются от непроблемных тем, что скрытая в них проблема требует не однотипного решения. Целью проблемной лекции является усвоение студентами теоретических знаний, развитие теоретического мышления; формирование познавательного интереса к содержанию учебного предмета и профессиональной мотивации будущего профессионала.		
6.3.1.6	Лекция-визуализация подразумевает использование принципа наглядности, т.е. подача лекционного материала в визуальной форме с использованием технических средства обучения (слайды, презентации и т.п.) или с использованием специально изготовленных схем, рисунков, чертежей и т.п. Представленная таким образом информация должна обеспечить систематизацию имеющихся у студентов знаний. В зависимости от содержания учебного материала могут использоваться различные виды визуализации - натуральные, изобразительные, символические, схематические и т.п.		
6.3.1.7	Лекция пресс-конференция проводится в форме близкой к проведению собственно пресс-конференции. Преподаватель называет тему конкретной лекции и просит студентов письменно или устно задавать ему интересующие их вопросы по данной теме. Изложение материала строится не как ответ на каждый заданный вопрос, а в виде связанного раскрытия темы, в процессе которого формулируются и акцентируются соответствующие ответы. В завершение лекции преподаватель проводит итоговую оценку вопросов как отражения своих знаний и интересов слушателей.		

6.3.1.8	Лекция-беседа или «диалог с аудиторией» предполагает непосредственный контакт преподавателя с аудиторией. В основе лекции-беседы лежит диалогическая деятельность, что представляет собой наиболее простую форму активного вовлечения студентов в учебный процесс. Диалог требует постоянного умственного напряжения, мыслительной активности студента.
6.3.1.9	Лекция-дискуссия предполагает, что преподаватель при изложении лекционного материала организует свободный обмен мнениями в интервалах между логическими разделами. Лекция-дискуссия активизирует познавательную деятельность аудитории и позволяет преподавателю управлять коллективным мнением группы, использовать его в целях убеждения, преодоления негативных установок и ошибочных мнений некоторых студентов.
6.3.1.10	Лекция с разбором конкретных ситуаций или коллизий предполагает обсуждение конкретной ситуации или коллизии. Соответствующая ситуация или коллизия представляется аудитории устно или в очень короткой видеозаписи, слайде, диафильме. Студенты анализируют и обсуждают предложенные ситуации или коллизии сообща, всей аудиторией. Затем, опираясь на правильные высказывания и анализируя неправильные, преподаватель убедительно подводит студентов к коллективному выводу или обобщению. Иногда обсуждение ситуации или коллизии можно использовать в качестве пролога к последующей части лекции, для того чтобы заинтересовать аудиторию, заострить внимание на отдельных проблемах, подготовить к творческому восприятию изучаемого материала. Для сосредоточения внимания, ситуация или коллизия подбирается достаточно характерная и острая.
6.3.1.11	Семинарские занятия по учебной дисциплине «Международное транспортное право» проводятся с целью закрепления знаний, полученных студентами на лекциях и (или) в ходе самостоятельной работы с международными правовыми актами, с национальными нормативно-правовыми актами, специальной и (или) дополнительной литературой, выяснения сложных и дискуссионных вопросов и коллизий международного права. По отдельным темам семинарских занятий предусмотрено написание рефератов, подготовка докладов и выполнение тестов. В рамках реализации компетентного подхода в процессе обучения дисциплине «Международное транспортное право» предусматривается широкое использование в учебном процессе активных и интерактивных форм проведения занятий. Помимо традиционных форм усвоения накопленных ранее знаний при изучении дисциплины «Международное транспортное право» используются активные методы обучения, которые позволяют активизировать мышление студентов, вовлечь их в учебный процесс; стимулируют самостоятельное, творческое отношение студентов к предмету; повышают степень мотивации и эмоциональности; обеспечивают постоянное взаимодействие обучаемых и преподавателей с помощью прямых и обратных связей. В частности, используются такие формы, как:
6.3.1.12	Традиционный семинар – сложная форма организации практического занятия, по заранее определенной теме или группе вопросов, способствующая закреплению и углублению теоретических знаний и практических навыков студентов, развитию навыков самостоятельной работы с нормативными, учебными и литературными источниками, обмена взглядами, знаниями, позициями, точками зрениями.
6.3.1.13	Проектирование – позволяет формировать личностные качества студентов, которые развиваются лишь в деятельности и не могут быть усвоены вербально (умение работать в коллективе, брать ответственность за выбор, решение, разделять ответственность, анализировать результаты деятельности, вырабатывается свой собственный аналитический взгляд на информацию и т.д.).
6.3.1.14	Групповая дискуссия (групповое обсуждение) используется для выработки разнообразных решений в условиях неопределенности или спорности обсуждаемого вопроса. Предметом групповой дискуссии, могут быть: спорные вопросы из области профессиональной деятельности участников дискуссии; противоречивые интересы участников группы; проблемные ситуации, в том числе предложенные к обсуждению самими участниками групповой работы; совместные или привнесенные проекты, модели, типологии; разнообразные технологии и пути их применения.
6.3.1.15	Ситуационно-ролевая или деловая игра – это имитационное моделирование профессиональной деятельностью людей в условных ситуациях с целью изучения и решения возникших проблем. Основная цель проведения игры - дать студентам практику принятия решений в условиях, максимально приближенным к реальным. Игра позволяет моделировать, обсуждать и реально проигрывать по ролям различные ситуации из области профессиональной деятельности, включая процессы межличностного и группового общения.
6.3.1.16	Анализ конкретной ситуации является одним из наиболее эффективных и распространенных методов организации познавательной деятельности студентов. Ситуация - это совокупность фактов и данных, определяющих то или иное явление или казус. Возможен случай, когда ситуация, кроме материала для анализа, содержит и проблемы, требующие решения. Анализ и разрешение ситуации осуществляется методом разбора.
6.3.1.17	Имитационное упражнение (решение задач) характеризуется признаками, сходными с теми, которые присущи методу конкретных ситуаций. Специфическая черта имитационного упражнения - наличие заранее известного преподавателю (но не студентам) правильного или наилучшего (оптимального) решения проблемы. Имитационное упражнение - своеобразный экзамен на знание тех или иных законоположений правил, методов, инструкций.
6.3.1.18	Совещания – метод коллективной выработки решений или передачи информации, основанный на данных, полученных непосредственно от участников групповой работы. Цель совещания это взаимная ориентация участников, обмен мнениями, координация планов, намерений, мотивов, жизненного и профессионального опыта.

6.3.1.19	Мастер-класс – занятие, которое проводит эксперт в международной области или по определенным вопросам, для студентов, что позволит улучшить их теоретические знания и практические достижения в области международного права. Ведущие мастер-класс делятся со студентами некоторыми профессиональными секретами и могут указать начинающим на ряд недостатков или особенностей. Для проведения мастер-классов могут привлекаться представители международных организаций, российских и зарубежных компаний, государственных и общественных организаций, эксперты и специалисты.
6.3.1.20	В процессе изучения дисциплины «Международное транспортное право» предусматривается взаимосвязь аудиторной и самостоятельной работы студентов, направленной на изучение теоретических положений, анализ международно-правовых документов и современных ситуаций, происходящих с участием субъектов международного права.
6.3.2 Перечень информационных справочных систем и программного обеспечения	
6.3.2.1	Правовая база Токтом - www.toktom.kg
6.3.2.2	Правовая база Эдвайзер - www.adviser.kg

7. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)	
7.1	В процессе преподавания используются:
7.2	Зал Заседания юридического факультета КРСУ,
7.3	тех.кабинет 501,103.
7.4	Наглядные пособия:
7.5	
7.6	1. Плакаты
7.7	
7.8	2.Карточки
7.9	3. Планшет-схемы
7.10	4. Рабочие тетради студентов;
7.11	5. Глоссарий(словарь терминов по тематике дисциплины);
7.12	6. Раздаточный материал и др.
7.13	Программные, технические и электронные средства обучения и контроля знаний:
7.14	
7.15	1.Компьютерное и
7.16	мультимедийное оборудование;
7.17	
7.18	2.Электронный учебник
7.19	т
7.20	3.Электронная библиотека дисциплины;
7.21	4.Общение преподавателя со студентами по E-mail

8. МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ДЛЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ОСВОЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)	
Технологическая карта дисциплины “МТП”	
Раздел 1. Понятие, предмет и система МТП Текущий контроль – активность, посещаемость, выполнение домашних заданий. Максимум – 10 баллов. Рубежный контроль – контрольная работа. Максимум – 10 баллов.	
Раздел 2. Международные перевозки и международное право Текущий контроль – активность, посещаемость, выполнение домашних заданий. Максимум – 10 баллов. Рубежный контроль – контрольная работа. Максимум – 10 баллов.	
МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ МАГИСТРАНТАМ ПО РЕШЕНИЮ КЕЙС-ЗАДАЧ: Кейсы и как их решать: Метод кейсов или метод ситуационного анализа – это техника обучения, при которой используется описание проблемных бизнес-ситуаций. При составлении кейса за основу берется реальный фактический материал. Изначально метод кейсов использовался только для изучения экономики и менеджмента, в последнее время эта техника обучения все чаще применяется в практике преподавания технических и гуманитарных дисциплин. Кейсы и как их решать: Сущность метода и разновидности кейсов: Кейс-метод – это активная техника обучения, которая позволяет включить в учебный процесс отдельные элементы профессиональной деятельности. Самые успешные кейсы создаются на основе первичных и статистических данных реальных компаний. Топ-менеджеры этих компаний могут принимать активное участие в процессе написания кейса. Метод кейсов очень популярен в зарубежной практике преподавания, с недавнего времени он стал активно применяться и в России. Кейсы могут использоваться не только в процессе обучения, но при приеме на работу. Эта	

методика позволяет оценить управленческие навыки и способности к анализу, а также показать, насколько хорошо работник может справляться с комплексными задачами. Специалисты по оценке персонала в крупных компаниях могут применять кейсы, созданные на основе данных о своей компании. Качественные кейсы по финансовому планированию, менеджменту и маркетингу должны включать большой объем дополнительной информации о динамике рынка и курсов валют, об истории компании. Дополнительная внешняя и внутренняя информация позволяет сделать ситуационный анализ более достоверным. Кейсы разнообразны по структуре и объему. Если необходимо оценить умение применять определенные формулы или методики решения, то используются структурированные кейсы, которые представляют собой короткие ситуации с конкретными цифрами и данными. Если необходимо оценить креативность мышления работника, то используются неструктурированные или комплексные кейсы, они содержат большой объем разнообразных данных и могут иметь несколько вариантов решения. Методика решения кейсов: Решить кейс – это значит найти один или несколько вариантов выхода из сложной ситуации. На первом этапе необходимо внимательно прочитать текст кейса, выявить проблему предприятия и определить задачи. Например, если проблема – это низкая прибыль, то задача – это повышение прибыли. На следующем этапе необходимо структурировать информацию и выявить, какие данные важны для решения проблемы, а какие нет. Далее следует выявить причины возникшей проблемной ситуации и предложить несколько вариантов решения. Из нескольких вариантов необходимо выбрать один и разработать стратегию реализации, поскольку предложенные рекомендации должны быть исполнимыми. На последнем этапе готовится презентация решения кейса. Презентация должна быть понятной и наглядной, для оформления результатов могут использоваться графики, фотоматериалы, таблицы и диаграммы. В ходе презентации необходимо убедить аудиторию в том, что вся информация была всесторонне изучена, а предложенный вариант решения позволит изменить ситуацию в лучшую сторону. Как решать кейс: Метод кейсов использует данные реальных или предполагаемых бизнес-ситуаций. Цель данного способа обучения – повысить способность разрешать проблемы с помощью логических рассуждений. Решения кейса могут быть спорными, зачастую существует множество возможных интерпретаций представленных фактов. В любой задаче необходимо осуществить тщательный анализ данных, прежде чем приступать к решению. Как решать кейс. Инструкция: Внимательно выслушайте кейс, делая при этом пометки самых важных моментов. Это поможет вам понять его суть, прояснить подробности и наметить возможные пути решения. К тому же, перед глазами всегда будут ключевые моменты задачи. В то время как факты считаются неоспоримыми, мнения и суждения отдельных участников задачи стоит рассматривать как субъективные, то есть подлежащие определенной доли сомнения. Последнему предложению следует уделить особое внимание – иногда в нем может скрываться смысл, полностью меняющий суть задачи. При решении кейса нельзя пользоваться фактами из других источников, вы можете руководствоваться только данными конкретной задачи. Однако иногда условиями кейса предусмотрено исследование определенной рыночной ситуации. В таком случае можно и нужно использовать все знания. Факты кейса, как правило, помогают понять ключевую проблему (цель) задачи. Ими могут быть благоприятная возможность для ведения бизнеса, изменившаяся конъюнктура рынка, потеря лидирующей позиции и т.д. Порой определить ключевую проблему достаточно сложно. Определив цель, будет полезно задать несколько уточняющих вопросов. В таком случае вы глубже освоите и кейс и определите его структуру, что является одним из самых сложных этапов решения кейса. Размышляя над ответом, уделите внимание времени. Ваше повествование должно быть прямым и четким, периодически возвращайтесь к базисному вопросу и его целям.

Технологическая карта дисциплины

Дисциплина: Международное транспортное право
 Группа: ЮМП-1-19
 Курс/семестр: 4/8
 Количество кредитов (ЗЕ): 2
 Отчетность: Зачет
 Преподаватель: Байгазиева Дамира Мамыткановна

Название модулей дисциплины согласно РПД	Контроль	Форма контроля	зачетный минимум	зачетный максимум	график контроля
Модуль 1					
Модуль 1 Источники и принципы МТП	Текущий контроль	Активность, посещаемость, конспект семинарских занятий	10	15	30
	Рубежный контроль	Кейс-задачи	10	20	
Модуль 2					
Модуль 2 Виды и особенности договоров в международных транспортных перевозках	Текущий контроль	Активность, посещаемость, конспект семинарских занятий	10	15	36
	Рубежный контроль	Тест/устный опрос	10	20	
ВСЕГО за семестр			40	70	
Промежуточный контроль (Зачет с оценкой)		зачет с оценкой			
Семестровый рейтинг по дисциплине			40	70	

Модуль	логически завершенная часть дисциплины
Текущий контроль	самостоятельная работа студента, посещаемость и активность на занятиях
Рубежный контроль	проверка полноты знаний и умений по материалу модуля в целом
Промежуточный контроль	завершенная задокументированная часть учебной дисциплины – совокупность тесно связанных между собой модулей дисциплины.

Шкала оценивания устного опроса:

Критерий	Вес критерия	Минимальный ответ - 0-59%	Изложенный частично раскрытый ответ - 60-69 %	Законченный полный ответ - 70-84 %	Образцовый, примерный, достойный подражания ответ - 85-100 %	Балл (макс)
Знание основных процессов изучаемой предметной области, глубина и полнота раскрытия вопроса.	40	Неполные ответы. Отсутствие знаний по изучаемой теме	Обоснованный ответ на примерах собственных наблюдений.	Общее представление о понятиях изучаемой темы.	Точное формулирование ответа по заданному вопросу	3
Владение терминологическим аппаратом и использование его при ответе.	20	Полное отсутствие терминологии предметной области	Недостаточное использование терминологии при ответе на вопрос	Частичное использование терминологии при ответе на вопрос	Четко сформулированный ответ с качественно подобранным набором терминов	2
Умение объяснить сущность явлений, событий, процессов, делать выводы и обобщения, давать аргументированные ответы.	20	Непонимание сущности явлений и процессов. Необоснованные краткие выводы	Раскрытие сущности явлений на основе суждений, без использования теоретического материала	Умение объяснить сущность явлений на основе собственных выводов.	Проявление навыков и понимания происходящих явлений, правильно аргументированные выводы	3
Владение монологической речью, логичность и последовательность ответа, умение отвечать на поставленные вопросы, выражать свое мнение по обсуждаемой проблеме.	20	Отсутствие навыков выражать свое мнение и в полной мере отвечать на поставленные вопросы	Умение раскрыть ответ без применения логики и последовательности выражать свое мнение по обсуждаемой проблеме	Владение не в полной мере монологической речью в логически изложенных и обоснованных ответах на поставленные вопросы	Четкое владение монологической речью, логичность ответа, умение отвечать на поставленные вопросы, выражая свое мнение по обсуждаемой проблеме	2
Итоговая оценка (в баллах)						10

Шкала оценивания тестирования

1. В одном тестовом задании 3-4 вопроса.
2. К заданиям даются варианты ответов.
3. За каждый правильный и полный ответ присуждается 3-4 балла.
4. Общая итоговая оценка определяется суммой набранных баллов за правильные ответы.

Оценка в баллах	% выполнения	Оценка по традиционной системе
90-100	90-100	Отлично
75-89	75-89	Хорошо
50-74	50-74	Удовлетворительно
0-49	0-49	Неудовлетворительно
Кол-во тестов		30-40 вопросов
Всего		Сумма баллов

Шкала оценивания кейс-задач

Объём выполненной работы	Количество баллов	Критерии оценки
80 – 100%	5 – отлично 7 баллов	Отличное выполнение заданий самостоятельной работы. Термины (понятия), ответы на задачи представлены в полном объеме без ошибок. Наличие терминов и примеров.
60 – 80%	4 – хорошо 4-6 балла	Самостоятельная работа выполнена хорошо. Термины (понятия), ответы на задачи представлены в не полном объеме. Отсутствие примеров.
30 – 60%	3 – удовлетворительно 2-4 балла	Самостоятельная работа имеет недостатки. Термины представлены с незначительными ошибками или в неполном объеме. Отсутствие примеров.
Меньше 30%	2 – неудовлетворительно 1 балл	Самостоятельная работа не соответствует минимальным критериям. Терминология отсутствует или содержит грубые ошибки и неточности. Отсутствие примеров.

Оценивание ответа на зачете (примерное в зависимости от структуры билета)

30-балльная шкала	Показатели	Критерии
Отлично	<p style="text-align: center;">Полнота изложения теоретического материала; Полнота и правильность решения практического задания; Правильность и/или аргументированность изложения (последовательность действий); Самостоятельность ответа; Культура речи; и т.д.</p>	<p>Дан полный, в логической последовательности развернутый ответ на поставленный вопрос, где он продемонстрировал знания предмета в полном объеме учебной программы, достаточно глубоко осмысливает дисциплину, самостоятельно, и исчерпывающе отвечает на дополнительные вопросы, приводит собственные примеры по проблематике поставленного вопроса, решил предложенные практические задания без ошибок.</p>
Хорошо		<p>Дан развернутый ответ на поставленный вопрос, где студент демонстрирует знания, приобретенные на лекционных и семинарских занятиях, а также полученные посредством изучения обязательных учебных материалов по курсу, дает аргументированные ответы, приводит примеры, в ответе присутствует свободное владение монологической речью, логичность и последовательность ответа. Однако допускается неточность в ответе. Решил предложенные практические задания с небольшими неточностями.</p>
Удовлетворительно		<p>Дан ответ, свидетельствующий в основном о знании процессов изучаемой дисциплины, отличающийся недостаточной глубиной и полнотой раскрытия темы, знанием основных вопросов теории, слабо сформированными навыками анализа явлений, процессов, недостаточным умением давать аргументированные ответы и приводить примеры, недостаточно свободным владением монологической речью, логичностью и последовательностью ответа. Допускается несколько ошибок в содержании ответа и решении практических заданий.</p>
Неудовлетворительно		<p>Дан ответ, который содержит ряд серьезных неточностей, обнаруживающий незнание процессов изучаемой предметной области, отличающийся неглубоким раскрытием темы, незнанием основных вопросов теории, несформированными навыками анализа явлений, процессов, неумением давать аргументированные ответы, слабым владением монологической речью, отсутствием логичности и последовательности. Выводы поверхностны. Решение практических заданий не выполнено, т.е студент не способен ответить на вопросы даже при дополнительных наводящих вопросах преподавателя.</p>

МОО ВО Кыргызско-Российский Славянский университет имени первого
Президента Российской Федерации Б.Н. Ельцина

РЕЦЕНЗИЯ

**на рабочую программу дисциплины «Международное транспортное право»
формирующую общепрофессиональную компетенцию (ПК -4)
основной профессиональной образовательной программы подготовки 40.03.01 - РФ,
530500 – КР Юриспруденция**

Составитель: к.ю.н., доцент Байгазиева Д.М.

Рецензенты:

Заслуженный юрист КР, д.ю.н., профессор, зав. кафедрой теории и истории государства и права и международного права КНУ им. Ж. Баласагына Токтобаев Б.Т.
Президент ОО «Международный институт глобальных исследований» Фудашкин В.А., к.ю.н.

Рабочая программа дисциплины «Международное транспортное право» формирующая ПК-4, является частью основной профессиональной образовательной программы высшего профессионального образования 40.03.01 - РФ, 530500 – КР Юриспруденция.

Рабочая программа дисциплины «Международное транспортное право» формирующая ПК-4, имеет четкую структуру и включает все необходимые элементы:

- наименование дисциплины;
- цели освоения дисциплины;
- указание места дисциплины в структуре ОПОП;
- компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины с планируемыми результатами обучения по уровням;
- перечень планируемых результатов обучения по дисциплине, соотнесенных с планируемыми результатами освоения ОПОП;
- структура и содержание дисциплины, структурированное по разделам и темам с указанием отведенного на них количества академических часов по видам учебных занятий;
- фонд оценочных средств, включающий в себя контрольные вопросы и задания промежуточного контроля (для проверки уровней обученности знать, уметь и владеть); перечень видов оценочных средств с полным банком теоретических и практических заданий для проверки текущей успеваемости (в том числе самостоятельной работы);
- перечень основной и дополнительной учебной литературы, а также методических разработок;
- перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», необходимых для освоения дисциплины;
- перечень информационных технологий, используемых при осуществлении образовательного процесса по дисциплине, включая перечень программного обеспечения и информационных справочных систем;
- описание материально-технической базы, необходимой для осуществления образовательного процесса по дисциплине;
- методические указания для обучающегося по освоению дисциплины (модуля);
- технологические карты дисциплины.

Рабочая программа дисциплины «Международное транспортное право» формирующая ПК-4, составлена логично, структура соответствует принципу единства теоретического и практического обучения, разделы выделены дидактически целесообразно. Последовательность тем, предлагаемых к изучению, направлена на качественное усвоение

учебного материала. Виды самостоятельных работ позволяют обобщить и углубить изучаемый материал и направлены на закрепление умения поиска, накопления и обработки информации.

№ п/п	Наименование дисциплины	Формируемые компетенции	з.е.	часов
1	Международное транспортное право	<p>ПК-4: Способен оказывать квалифицированную юридическую помощь, профессионально осуществлять консультирование по вопросам международного права</p> <p>Знать: Уровень 1. - на должном уровне действующее законодательство и принципы международного права</p> <p>Уметь: Уровень 1: - применять основные отраслевые понятия международного права для оценки фактов и обстоятельств окружающей действительности</p> <p>Владеть: Уровень 1: - навыками квалифицированной подготовки и составления юридических документов в конкретных сферах юридической деятельности</p>	2	72

Тематика и содержание видов занятий, формирующих практические навыки, соответствует требованиям к практическому опыту и умениям, обеспечивают освоение общепрофессиональных и профессиональных компетенций. Объем времени достаточен для усвоения указанного содержания учебного материала.

Для реализации программы «Международное транспортное право» образовательное учреждение располагает материально-технической базой, отвечающей современным требованиям подготовки специалистов, обеспечивает проведение всех видов лабораторных работ и практических занятий, учебной практики, предусмотренных программой. Перечень рекомендуемой основной и дополнительной литературы включает общедоступные источники, изданные в последнее время. Перечисленные Интернет-ресурсы актуальны и достоверны.

Автором рабочей программы дисциплины «Международное транспортное право» точно и в полном объеме определены формы и методы контроля, используемые в процессе текущего и промежуточного контроля.

В качестве рекомендаций и замечаний можно отметить следующее:

1. предусмотреть дополнительные интерактивные методы проведения практических занятий;
2. на постоянной основе вносить корректировки в список основной и дополнительной литературы с учетом изменяющихся тенденций в деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Таким образом, представленная для рецензирования рабочая программа дисциплины «Международное транспортное право» формирующая ПК-4, являющаяся частью основной профессиональной образовательной программы высшего

