

Оценочные материалы промежуточной аттестации

Транспортное право, 3 курс

Код, направление подготовки	40.03.01 «Юриспруденция»
Направленность (профиль)	Юридический консалтинг. Юрист цифровой экономики
Форма обучения	заочная
Кафедра-разработчик	Гражданско-правовых дисциплин и трудового права
Выпускающая кафедра	Гражданско-правовых дисциплин и трудового права

Типовые задания для контрольной работы

Задача №1.

Объединение «Плодоовощ» (г.Краснодар) отправило в адрес ЗАО «Природа» (г. Санкт-Петербург) два вагона винограда и вагон яблок. Груз был погружен грузоотправителем и им опломбирован. Срок доставки груза установлен в 5 дней, срок транспортабельности 8 дней. Груз прибыл в С.-Петербург с просрочкой доставки двое суток в исправных вагонах, но на вагоне с яблоками была пломба станции «Ростов-товарный». В связи с просрочкой доставки был составлен коммерческий акт, в котором, кроме просрочки доставки, отмечена порча винограда и недостача двух ящиков яблок.

ЗАО «Природа» предъявило претензию к Управлению Октябрьской железной дороги о взыскании штрафа за просрочку доставки груза, а также стоимости испорченного и недостающего груза.

Дорога претензию отклонила, указав в ответе, что:

просрочка в доставке груза произошла по вине ст.Краснодар (Южной железной дороги), которая задержала отправку груза на двое суток, а потому она и должна нести ответственность;

за порчу груза дорога не отвечает, так как груз хотя и прибыл с нарушением срока доставки, но в пределах срока его транспортабельности, указанного грузоотправителем. Кроме того, ТУЖД РФ не содержит нормы, предусматривающей одновременное взыскание штрафа за просрочку доставки груза и возмещение ущерба от его порчи;

за утрату двух ящиков яблок дорога не отвечает, так как, во-первых, груз был погружен отправителем, а во-вторых, по весу недостача груза не превышает установленной нормы его естественной убыли.

ЗАО «Природа» обратилась с иском в арбитражный суд.

Какое решение должно быть принято по данному спору?

Задача №2.

При перевозке полушерстяного полотна из г.Старая Русса в С.-Петербург автомашиной автопредприятия № 5 в пути следования на автомашине возник пожар, в результате которого часть груза погибла, а оставшееся полотно было повреждено. Заявленную претензию, а в последствии и иск о возмещении стоимости погибшего и поврежденного груза автопредприятие отклонило. Ответчик ссылаясь на непригодность автомашины для перевозки указанного груза, т.е. ее неисправность в коммерческом отношении, за которую отвечает грузоотправитель. Машина была предоставлена истцу для перевозки оборудования в г.Старая Русса, а не для перевозки полушерстяного полотна, которым была загружена автомашина при обратном ее следовании. Такой груз, как полотно, должен перевозиться в специальной автомашине.

При рассмотрении дела выяснилось, что причиной пожара явилась техническая неисправность автомашины – при скорости движения 60-65 км/час отсоединился карданный вал, который ударил по бензобаку, пробил его, отчего и загорелась автомашина. Какое решение должен вынести арбитражный суд?

Задача №3.

Скворцов приобрел в г.Архангельске мебельный гарнитур и в фабричной упаковке отправил его по железнодорожной накладной в г.С.-Петербург, получив на руки грузовую квитанцию. Придя за получением груза, Скворцов обнаружил, что обрешетка гарнитура повреждена, стекла серванта разбиты, его стенки потертые, а из 6 стульев недостает двух. Скворцов от получения гарнитура отказался и потребовал возместить его стоимость.

Управление Октябрьской железной дороги отказало в удовлетворении требований Скворцова, указав в ответе, что груз прибыл в исправном вагоне, за исправными пломбами станции отправления г.Архангельска, к которой ему и следует обратиться со своей претензией.

Скворцов предъявил иск к Управлению Октябрьской железной дороги о взыскании стоимости гарнитура.

Подлежит ли иск Скворцова удовлетворению? Если да, то, в каком размере? Каков порядок предъявления требований к железной дороге, вытекающих из несохранности перевозимых грузов?

Задача №4.

Предприниматель Николаев зафрахтовал у морского пароходства в г.Новороссийске грузовое судно на один рейс из Марокко в Россию для перевозки апельсинов. По договору перед отгрузкой трюмы судна должны были быть чистыми и свободными от постороннего груза. Однако капитан судна до принятия груза Николаева в один из трюмов погрузил тонну бананов для реализации их в России. В связи с этим, он не смог принять на борт все апельсины. Находившийся там Николаев был вынужден вернуть одну тонну апельсинов их продавцу по пониженной цене, и потерпел убытки. С прибытием в Россию Николаев подал в суд иск к морскому пароходству, в котором представил расчеты, подтверждающие то, что весь его груз должен был разместиться в трюмах судна и потребовал возмещение ущерба, как он полагал, из некачественного размещения груза.

Должен ли суд удовлетворить иск фрахтователя в указанной ситуации?

Типовые вопросы к экзамену:

Теоретические вопросы

1. Понятие и предмет транспортного права.
2. Принципы и презумпции транспортного права.
3. Понятие транспортных отношений и транспортной деятельности.
4. Субъекты транспортной деятельности.
5. Понятие и система источников транспортного права.
6. Основания классификации и признаки видов транспорта.
7. Виды транспорта – краткая характеристика.
8. Понятие и виды дорожного транспорта. Автомобильный транспорт. Автотранспортное законодательство.
9. Городской (муниципальный) электрический транспорт. Городской наземный пассажирский транспорт.
10. Понятие железнодорожного транспорта. Железнодорожные перевозки.
11. Структура услуг и работ железнодорожного транспорта. Землепользование на железнодорожном транспорте. Значение железнодорожного транспорта.
12. Понятие воздушного транспорта и гражданской авиации. Деятельность в воздушном пространстве. Государственное регулирование воздушного пространства.
13. Воздушное судно: понятие, классификация, регистрация. Субъекты, осуществляющие деятельность в области авиации. Система воздушного законодательства.
14. Понятие и классификация водного транспорта. Понятие и классификация судна в водном транспорте.
15. Торговое мореплавание. Государственное управление в области торгового мореплавания. Система законодательства на водном транспорте.
16. Трубопроводный транспорт. Понятие и признаки трубопроводного транспорта. Федеральная система газоснабжения. Федеральное регулирование тарифов.
17. Городской внеуличный транспорт. Понятие и виды городского внеуличного транспорта. Система нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность городского внеуличного транспорта.
18. Промышленный транспорт. Понятие промышленного транспорта. Правовые отличия промышленного транспорта от других видов транспорта.
19. Морское судно, понятие и статус. Собственность на морское судно. Национальность морского судна. Флаг, идентификация морского судна. Технический надзор за морскими судами и судовые документы. Регистрация морских судов и прав на них.
20. Судно внутреннего водного транспорта (речное судно), понятие и статус. Право собственности на речное судно. Государственная регистрация речного судна и прав на него. Право на флаг. Средства идентификации речного судна и судовые документы. Судно смешанного типа «река-море».
21. Воздушное судно, понятие и статус. Собственность на воздушное судно. Национальность воздушного судна. Флаг, идентификация воздушного судна. Технический надзор за воздушными судами и бортовые документы. Регистрация воздушных судов и прав на них.
22. Железнодорожный состав и локомотив, понятие и статус. Собственность на железнодорожный состав и локомотив. Идентификация железнодорожного состава и локомотива. Технический надзор за железнодорожным составом и локомотивом, сопровождающие документы. Регистрация железнодорожного состава и локомотива и собственности на них.

23. Автотранспортное средство, понятие и статус. Собственность на автотранспортное средство. Национальность автотранспортного средства. Идентификация автотранспортного средства. Технический надзор за автотранспортными средствами и специальные документы. Регистрация автотранспортных средств и прав на них.
24. Лицензирование транспортной деятельности.
25. Сертификация и стандартизация на транспорте.
26. Органы, осуществляющие регулирование допуска к транспортной деятельности в РФ.
27. Понятие судового экипажа и его состав. Минимальный состав экипажа судна. Права и обязанности членов экипажа судна. Капитан судна, его права и обязанности. Ответственность членов экипажа судна и капитана.
28. Морской порт – понятие. Понятие и функции капитана морского порта. Контрольный осмотр судна. Понятие и функции морского лоцмана. Лоцманская проводка судна. Ответственность лоцмана.
29. Понятие и порядок заключения договора морской перевозки груза. Договор фрахтования. Документы, составляемые при перевозке грузов. Чартер. Права и обязанности участников морской перевозки грузов. Требования, предъявляемые к перевозчику. Ответственность сторон при перевозке груза. Особенности перевозки отдельных видов грузов.
30. Договор об организации перевозок грузов морским транспортом.
31. Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер). Понятие и форма договора тайм-чартера. Права и обязанности сторон по договору тайм-чартера. Ответственность сторон по договору тайм-чартера. Положение капитана при тайм-чартере судна.
32. Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер). Понятие и форма договора бербоут-чартера. Права и обязанности сторон по договору бербоут-чартера. Ответственность сторон.
33. Понятие договора морской перевозки пассажиров. Порядок заключения договора. Права и обязанности сторон по договору морской перевозки пассажиров. Ответственность сторон по договору морской перевозки пассажиров. Договор морской перевозки багажа.
34. Понятие агентского договора в морском праве. Положение, права и обязанности морского агента. Формы агентских договоров в морском праве. Соотношение понятий морской агент и морской брокер. Положение, права и обязанности морского брокера. Ответственность морского агента и морского брокера.
35. Понятие морского залога. Договор ипотеки морских судов. Очередность удовлетворения требований по морским залогам и ипотекам. Порядок погашения морских залогов и прекращения действия морских залогов.
36. Понятие ареста морского судна в торговом мореплавании. Цели ареста морского судна. Порядок ареста морского судна в торговом мореплавании. Освобождение судна из-под ареста. Защита прав судовладельца при аресте морского судна.
37. Понятие и условия содержания внутренних водных путей РФ. Понятие береговой полосы. Правила пользования береговой полосы в пределах внутренних водных путей РФ. Ответственность за ущерб от загрязнения с судов водоемов внутренних водных путей РФ.
38. Понятие и функции лоцмана на внутреннем водном транспорте. Лоцманская проводка судна. Ответственность лоцмана.
39. Понятие судового экипажа и его состав на внутреннем водном транспорте. Виды службы внутри судна. Права и обязанности членов экипажа судна. Капитан судна, его права и обязанности. Ответственность членов экипажа судна и капитана.
40. Понятие и порядок заключения договора перевозки груза на внутренних водных путях. Статус, права и обязанности перевозчика грузов на внутренних водных путях. Права и обязанности иных участников перевозки грузов на внутренних водных путях. Перевозочные документы: порядок оформления и правовое значение. Особенности перевозки отдельных видов грузов. Ответственность сторон при перевозке грузов на внутренних водных путях.
41. Договор об организации перевозок грузов (навигационные договоры) на внутреннем водном транспорте.
42. Понятие и порядок заключения договора перевозки пассажиров и багажа на внутренних водных путях. Классификация пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте. Права, обязанности и ответственность сторон при перевозке пассажиров и багажа. Договор перевозки багажа на внутреннем водном транспорте.
43. Понятие и порядок заключения договора залога на внутреннем водном транспорте. Ипотека судна внутреннего плавания. Порядок регистрации ипотеки судна. Очередность удовлетворения требований по обязательствам из ипотеки и залога. Прекращение ипотеки и залога на внутреннем водном транспорте.
44. Сущность железнодорожного транспорта и его задачи. Регламентация управления железнодорожным транспортом. Роль органов управления железнодорожным транспортом в организации перевозок.
45. Назначение и роль договоров, связанных с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей, а также с подачей и уборкой вагонов. Характер договоров, связанных с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей. Характеристика договоров, связанных с подачей и уборкой вагонов.
46. Организационно-правовые предпосылки заключения договоров перевозки железнодорожным транспортом.

47. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом.
48. Договоры перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом.
49. Ответственность за невыполнение заявки на перевозку грузов. Ответственность за несохранность груза. Ответственность за задержку вагонов и за самовольное использование вагонов и контейнеров.
50. Сущность воздушного транспорта и его задачи. Регламентация управления воздушным транспортом. Роль органов управления воздушным транспортом в организации перевозок.
51. Понятие воздушной перевозки. Порядок заключения договора об организации перевозок грузов воздушным транспортом.
52. Договоры воздушной перевозки груза, пассажиров и почты.
53. Грузовая накладная: значение, порядок заполнения на воздушном транспорте. Прием груза к перевозке и порядок его выдачи.
54. Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер).
55. Ответственность перевозчика, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров по договорам воздушной перевозки.
56. Сущность автомобильного транспорта и его задачи. Регламентация управления автомобильным транспортом. Роль органов управления автомобильным транспортом в организации перевозок.
57. Регламентация порядка перевозки грузов автомобильным транспортом. Договоры, заключаемые при организации перевозки грузов.
58. Понятие, структура и содержание договора перевозки грузов автомобильным транспортом. Порядок заключения договора перевозки грузов.
59. Правовое регулирование и проблемы перевозки пассажиров, багажа и почты.
60. Ответственность перевозчика, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров по договорам автомобильной перевозки.
61. Понятие перевозки в прямом смешанном сообщении. Регламентация перевозочных операций.
62. Правила установления ответственности транспортных организаций при перевозках в прямом смешанном сообщении.
63. Претензионный порядок рассмотрения споров на транспорте. Виды претензионного порядка рассмотрения споров в связи с перевозками. Требования к оформлению и рассмотрению претензий в связи с перевозками.
64. Предъявление исков в связи с транспортной деятельностью. Проблемы доказывания при рассмотрении споров, связанных с транспортной деятельностью.
65. Понятие страхования на транспорте. Требования, предъявляемые к страховым организациям. Обязательное и добровольное страхование на отдельных видах транспорта. Страхование транспортных средств.
66. Страхование при перевозке грузов, пассажиров и багажа.
67. Страхование ответственности отдельных субъектов на различных видах транспорта.
68. Договор транспортной экспедиции: понятие, особенности заключения, исполнения и прекращения. Требования, предъявляемые к транспортным экспедиторам. Ответственность сторон по договору транспортной экспедиции.
69. Договор буксировки: понятие, особенности субъектного состава. Порядок заключения и оформления договора. Особенности буксировки на отдельных видах транспорта.
70. Особенности правового регулирования труда работников на отдельных видах транспорта.

Ситуационные задачи

Задача №1.

В соответствии с долгосрочным договором на организацию перевозок и декадными заявками грузоотправителя – объединения «Апатит» Мурманское отделение Октябрьской железной дороги должно было подать объединению для перевозки грузов в апреле 300 вагонов (равными партиями подекадно). Отделение дороги, располагая данными о наличии у объединения большого количества добытой руды, подлежащей перевозке, подало в первую декаду 120 вагонов в порядке сгущения подачи вместо 100 вагонов. Объединение, загрузив 100 вагонов, от загрузки 20 вагонов отказалось, ничем не мотивируя свой отказ.

Во вторую декаду вместо 100 вагонов дорога подала 80 вагонов, а в третью – в соответствии с заявкой грузоотправителя 100 вагонов.

Объединение «Апатит» предъявило иск к Мурманскому отделению дороги о взыскании штрафа за невыполнение заявки на перевозку – неподачу во вторую декаду 20 вагонов.

Возражая против иска, отделение дороги указало, что требование грузоотправителя необоснованно, так как во вторую декаду было подано 80 вагонов с учетом поданных, но не отгруженных отправителем 20 вагонов в первую декаду. Кроме того, в целом за месяц было отгружено 300 вагонов и, следовательно, общий объем перевозок выполнен.

В свою очередь, отделение дороги предъявило иск к объединению «Апатит» о взыскании штрафа за недогруз 20 вагонов в первую декаду и убытков, вызванных простоем вагонов по этой причине. Кроме того,

отделение считало, что иск должен предъявляться не к отделению, а к Управлению железной дороги, которое является субъектом правоотношения по перевозке грузов.

Разберите доводы сторон и решите спор по существу.

Задача №2.

Телегин сдал билет в кассу Аэропорта, поскольку самолет, на котором он должен был лететь из Новосибирска в Москву, задержался на шесть часов, и он уже не успевал сделать пересадку на рейс Москва – Анталия в Шереметьево-1, в котором было забронировано для него место. При этом он потребовал возместить не только стоимость билета, но и заплатить штраф, предусмотренный в транспортном уставе, а также стоимость туристической путевки в Анталию, купленной в турагентстве «Пегас», и возместить моральный ущерб. Аэрофлот отказался платить, мотивируя тем, что задержка вылета произошла из-за забастовки заправщиков топлива, а не по вине администрации Аэропорта.

Подлежит ли удовлетворению требование пассажира Телегина? Изменится ли решение задачи, если бы задержка произошла из-за отсутствия топлива или технической неисправности самолета?

Задача №3.

22 января 1986г. Черноморское морское пароходство и «Ново Вьяхе, С.А.» заключили чартер-партию, содержащую оговорку, по которой все споры передавались на разрешение Морской арбитражной комиссии при Палате торговли и мореплавания в СССР (название приведено по оригиналу) в г. Москве. Между сторонами возник спор, и протоколом, подписанным 19 ноября 1986г., было подтверждено наличие определенного долга. Протокол не содержал арбитражной оговорки.

Черноморское морское пароходство обратилось в суд первой инстанции в г. Мадриде, требуя взыскания 219 129 рублей, 28 805 долларов США и процентов на обе суммы. «Ново Вьяхе, С.А.» возражало против юрисдикции испанского суда; в то же время, несмотря на свои возражения против юрисдикции, оно предъявило объяснения по существу иска и предъявило встречный иск о возмещении убытков.

1 апреля 1989г. суд первой инстанции в г. Мадриде решил спор в пользу Черноморского морского пароходства и отказал «Ново Вьяхе, С.А.» в возражениях и встречном иске. 7 апреля 1990г. Апелляционный суд в г. Мадриде поддержал это решение. Верховный суд отказался рассматривать апелляцию, постановив, что к арбитражной оговорке применяется испанское право и что арбитражная оговорка по нему недействительна.

Справедливо ли решение Верховного суда Испании?

Задача №4.

В данном деле контракт между греческой и японскими компаниями обсуждался сторонами на переговорах Нью-Йорке и был подписан в Греции. Он предусматривал арбитраж ad hoc в США.

«Сумитомо» и «Ошима» являются корпорациями, организованными и действующими по японскому законодательству. Местом ведения деятельности «Сумитомо» является Токио, «Ошима» ведет бизнес в Нагасаки. «Паракопи» зарегистрирована в Панаме. Местом ведения ее деятельности является Пирей и Греция.

В сентябре 1975г. «Сумитомо» и «Паракопи» заключили контракт, по которому «Сумитомо» обязалась построить и продать «Паракопи» грузовое судно. «Ошима», судостроительное предприятие, согласилась быть связанной всеми условиями контракта, относящегося к ней.

Пункт 1 ст. 14 договора купли-продажи предусматривал для разрешения споров нетехнического характера арбитраж в Нью-Йорке: «В случае возникновения между сторонами любых споров, касающихся строительства судна, его двигателей и/или материалов или иных технических вопросов, такие споры должны немедленно передаваться Главному смотрителю Классификационного общества Японии, чье решение будет являться окончательным и обязательным для обеих сторон. Любые другие споры, возникающие в связи с настоящим Контрактом, или любые разногласия между его сторонами, касающиеся их прав и обязанностей по настоящему Контракту..., должны разрешаться арбитражем в г. Нью-Йорке, штат Нью-Йорк, в соответствии с Арбитражным законом США».

По пункту 2 ст. 14 сторона, желающая прибегнуть к арбитражу, должна направить письменное требование об арбитраже другой стороне и назначить арбитра. Другая сторона обязана в течение 20 дней после получения письменного требования назначить арбитра. Двое арбитров после этого должны избрать третьего арбитра...

Постройка судна была завершена в 1977 г. Оно было передано и принято «Паракопи» в июне того же года. По условиям контракта покупная цена судна была установлена в японских йенах. Примерно 70 % покупной цены должны были быть уплачены в течение 7 лет в виде 14 полугодовых платежей. Хотя «Паракопи» вовремя уплачивала свои взносы, в январе 1979 г. она предъявила в Греции иск, пытаясь добиться освобождения от исполнения своих контрактных обязательств, ссылаясь на непредвиденные обстоятельства, т.е. на резкий рост стоимости йены по отношению к доллару, и на мошенничество, выразившееся в том, что ответчики скрыли от «Паракопи» знание того обстоятельства, что йена возрастет в цене.

В апреле 1979 г. «Сумитомо» и «Ошима» также направили «Паракопи» требование об арбитраже и назначили арбитра в соответствии с п. 2 ст. 14 контракта. Хотя «Паракопи» в последующем назначила арбитра, ее арбитр отказался участвовать в выборе третьего арбитра. В дальнейшем стало ясно, что «Паракопи» не намерена добровольно участвовать в арбитраже, и японские компании предъявили настоящий иск (в суде с требованием о принуждении «Паракопи» к проведению арбитража в этом штате).

Возражения «Паракопи» на иск состоят из четырех аргументов: 1) договоренности сторон запрещают истцам предпринимать какие-либо действия для продолжения арбитража до октября 1979 г.; 2) суд не компетентен рассматривать данный спор; 3) надлежащим действием для истцов было бы требование приостановить судебный процесс в Греции; 4) даже допуская, что данный суд имеет компетенцию, он должен отложить рассмотрение дела в пользу греческого процесса на основании общепризнанных обычаев...

Суд отклонил требование «Паракопи» об отказе в удовлетворении требований японской компании, сторонам было приказано провести арбитраж в Нью-Йорке, третий арбитр назначен судом.

Задача №5.

В данном деле ответчик приводил все возможные возражения против исполнения арбитражного решения: недействительность арбитражного соглашения, то, что он не подписывал арбитражную оговорку, наконец, неизвещение его о слушании дела в арбитраже, в результате чего он был лишен возможности изложить свою позицию по делу. Итальянский суд отверг все эти доводы и прикачал исполнить арбитражное решение МАК при ТПП СССР.

«Италтурист» заключил с Черноморским морским пароходством четыре чартер-партии (договора фрахтования судна) на стандартных формах Черноморского морского пароходства, которые содержали оговорку, предусматривавшую разрешение всех споров в Морской арбитражной комиссии (МАК) при Торгово-промышленной палате СССР.

Между сторонами возник спор, когда «Италтурист» не выплатил цену чартера.

15 мая 1986г. Морская арбитражная комиссия при ТПП СССР вынесла решение, которым обязывала «Италтурист» выплатить Черноморскому морскому пароходству 334 826.49 рублей и проценты на эту сумму. «Италтурист» на слушание дела не явился.

16 марта 1988г. Черноморское морское пароходство ходатайствовало перед Миланским апелляционным судом о приведении арбитражного решения в исполнение в Италии.

Апелляционный суд удовлетворил это ходатайство, постановив следующее: «Ходатайство об исполнении в Италии арбитражного решения подлежит удовлетворению. «Италтурист» вначале заявил, что арбитражное решение касается другого лица, а не того, кто был вызван в суд, рассматривающий данное дело, поскольку арбитры указывают в своем решении на «фирму «Италтурист» вместо «компаний «Италтурист». Это возражение абсолютно необоснованно. Использование широкого русского термина не оставляет у нас сомнений в отношении идентификации стороны, против которой вынесено решение: решение указывает на компанию «Италтурист» в качестве стороны контрактов, из которых возник долг. В частности, «Италтурист» не отрицает, что он являлся стороной четырех чартер-партий (суда «Шота Руставели» и «Иван Франко»), на основании которых вынесено арбитражное решение. Возражение о том, что арбитражная оговорка не соответствует формальным требованиям для признания ее действительной, также несостоятельно. Достаточно сказать, что в данном случае нельзя сослаться на ст. 807 ГПК Италии, поскольку дело целиком и полностью подпадает под действие Нью-Йоркской конвенции, с исключением обычных процессуальных положений.

Справедливо ли решение Апелляционного суда, и какие еще аргументы можно привести в судебном решении?

Темы для подготовки и представления правового заключения

1. Сущность и значение принципов транспортного права.
2. Характеристика правоотношений, складывающихся в области транспортной деятельности.
3. Организация и управление в системе транспорта в Российской Федерации.
4. Особенности правового регулирования управления на железнодорожном транспорте.
5. Правовые гарантии своевременной и сохранной доставки грузов и багажа железнодорожным транспортом.
6. Организация и управление деятельностью в сфере гражданской авиации.
7. Особенности положения Российской Федерации в сфере управления морским транспортом.
8. Особенности правового положения капитана морского судна при выполнении отдельных этапов перевозки грузов, багажа и пассажиров.
9. Правовое положение лоцмана, его права и обязанности при морской перевозке.
10. Нормативная регламентация управления внутренним водным транспортом.
11. Сущность и классификация транспортных услуг и операций.
12. Правовые проблемы организации и процедуры транзита товаров.