

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ (НИ ТГУ)

Юридический институт

УТВЕРЖДАЮ:
Директор ЮИ ТГУ
О.И. Андреева

Оценочные материалы по дисциплине

Транспортные обязательства

по направлению подготовки

40.04.01 «Юриспруденция»

Направленность (профиль) подготовки:

Частное право и гражданский оборот

Форма обучения

Очная

Квалификация

Магистр

Год приема

2025

СОГЛАСОВАНО:
Руководитель ОП
Е.С. Болтанова

Председатель УМК
Н.В. Багрова

Томск – 2025

1. Компетенции и индикаторы их достижения, проверяемые данными оценочными материалами

Целью освоения дисциплины является формирование следующих компетенций:

ПК-1 Способен выявлять проблемы правового регулирования, оценивать законодательные инициативы, разрабатывать нормативные правовые акты в соответствующей сфере профессиональной деятельности.

ПК-2 Способен квалифицированно применять нормативные правовые акты, реализовывать нормы материального и процессуального права в соответствующей сфере профессиональной деятельности.

Результатами освоения дисциплины являются следующие индикаторы достижения компетенций:

ИПК 1.1 Знает формы и способы совершенствования нормативных правовых актов в сфере частного права и гражданского оборота; иметь представление об актуальных проблемах правового регулирования в сфере частного права и гражданского оборота

ИПК 1.2 Обосновывает необходимость совершенствования правового регулирования; оценивает законодательные инициативы в сфере частного права и гражданского оборота

ИПК 1.3 Разрабатывает проекты нормативных правовых актов в сфере частного права и гражданского оборота

ИПК 2.1 Разрабатывает проекты нормативных правовых актов в сфере частного права и гражданского оборота

ИПК 2.2 Умеет собирать и анализировать правовую и фактическую информацию, имеющую значение для реализации правовых норм в ходе правоприменительной деятельности; участвовать в процессе решения споров; оценивать результативность и последствия правовых решений в сфере частного права и гражданского оборота

ИПК 2.3 Составляет правовые документы по требованиям юридической техники в сфере частного права и гражданского оборота

2. Оценочные материалы текущего контроля и критерии оценивания

Текущий контроль по дисциплине проводится путем контроля посещаемости семинарских (практических) занятий по дисциплине «Гражданское право (особенная часть)», устных опросов, решения учебных задач (кейсов), тестирования по пройденному материалу, проверки проектов гражданско-правовых документов, использования интерактивных методов оценивания путем проведения управляемых дискуссий и деловых игр, и фиксируется в форме контрольной точки не менее одного раза в семестр.

Устный опрос является средством измерения формирования ПК – 1; ПК -2.

Устный опрос позволяет объективно оценить уровень знания студента по теме семинарского (практического) занятия, его юридический и общий кругозор, его умение логически рассуждать и аргументированно отстаивать свою позицию. Данная форма текущего контроля помогает преподавателю в воспитательной работе с целью выработки у студента коммуникативных навыков.

Примерные вопросы для устного опроса по теме «Обязательства перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом»:

1. Назовите основания возникновения обязательств по подаче вагонов
2. Почему для возникновения обязательства по подаче вагонов необходимо направлять перевозчику заявку ?
3. Что такое инфраструктура железнодорожного транспорта и каково ее значение для перевозок грузов ?
4. Охарактеризуйте правовую природу договора об организации перевозок

5. Охарактеризуйте правовую природу договора на использование инфраструктуры
6. Охарактеризуйте правовую природу договора на локомотивную тягу
7. Что такое перевозка в прямом смешанном сообщении ?
8. Охарактеризуйте правовую природу узлового соглашения
9. В заключается сущность претензионного порядка урегулирования спора с перевозчиком ?
10. Охарактеризуйте имущественную ответственность перевозчика

Критерии оценивания устного ответа:

- правильность ответа;
- сочетание полноты и лаконичности ответа;
- умение свободно ориентироваться в системе источников гражданского права, в учебной и научной литературе;
- следование правилам формальной логики в рассуждениях;
- соблюдение культуры ответа.

Ответ обучающегося на практическом занятии оценивается одной из следующих оценок: «зачтено» и «не зачтено».

Оценка «зачтено» ставится студенту, показавшему полное знание исследуемого учебного и нормативного материала, усвоившему основную и ознакомившемуся с дополнительной литературой, по теме занятия.

Также оценка «зачтено» ставится студентам, показавшим знание основного учебного материала в объеме, необходимом для дальнейшей учебы, но допустивших погрешности в ответе, не носящих принципиального характера, когда установлено, что студент обладает необходимыми знаниями для последующего устранения указанных погрешностей под руководством преподавателя.

Оценка «не зачтено» ставится обучающимся, обнаружившим пробелы в знаниях основного учебного материала, допускающим принципиальные ошибки в ответе на поставленный вопрос. Такой оценки заслуживают ответы обучающихся, носящие несистематизированный, отрывочный, поверхностный характер, когда студент не понимает существа излагаемых им вопросов.

Решение учебных задач (кейсов) является средством измерения формирования ПК – 1; ПК -2.

Проблемное задание, в котором обучающемуся предлагается осмыслить реальную профессионально-ориентированную спорную ситуацию и вынести аргументированное решение.

Примеры учебных задач (кейсов) по теме: «Гражданско-правовая ответственность перевозчика за несохранность груза и просрочку в его доставки»

Задача 1. Судовой компанией был заключен чартерный договор на условиях, предусмотренных подпунктом 1 пункта 2 статьи 115 КТМ РФ, с предоставлением для перевозки одного из четырех трюмов судна. Остальные три трюма были предоставлены для перевозки груза другим отправителям. Условиями чартера определены время для погрузки и выгрузки груза (сталийное время) и размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в портах погрузки и выгрузки в течение контрсталийного времени. Зайцев из предоставленного ему трюма груз за отведенное сталийное время не выгрузил. Однако на момент истечения сталийного времени, предоставленного фрахтователю, из остальных трюмов не были выгружены грузы и другими получателями.

Судовая компания потребовала от Зайцева уплатить демередж за простой судна сверх сталийного времени (в течение контрсталийного времени), а когда он отказался, то

обратилась с иском в суд. Возражая против иска, Зайцев заявил, что простой судна был вызван общей задержкой выгрузки, допущенной всеми фрахтователями.

Оцените обстоятельства дела и решите спор.

Задача 2. Контейнеровоз «Титан» в тумане столкнулся с сухогрузом «Утес» и получил пробоину, через которую в трюм поступала вода и судно стало тонуть. Чтобы спасти судно и большую часть груза, капитан дал распоряжение экипажу скинуть за борт часть контейнеров, размещенных на верхней палубе, благодаря этим действиям часть груза и судно были спасены. Стоимость погибшего груза составила 15 млн. руб. Расходы по ремонту судна составили 8 млн. руб. Виновным в столкновении судов был признан капитан сухогрузом «Утес».

Кто и кому обязан возместить причиненные столкновением судов и выбрасыванием груза убытки? В каком объеме? Обоснуйте свой ответ.

Задача 3. ПАО «Барнаульский ЭМЗ» отгрузило по железной дороге в адрес своего покупателя в г.Томске ПАО «Стройтехника» 5 электромоторов. Груз прибыл с просрочкой на 10 дней. Из-за несвоевременного поступления электромоторов ПАО «Стройтехника» не смогла своевременно исполнить свои обязательства по поставке порталных кранов, заплатив за это неустойку в размере 300 000 руб. Считая, что убытки вызваны действиями железной дороги ПАО «Стройтехника» предъявила к ней претензию. Не получив на нее ответа, ОАО «Стройтехника» обратилась с иском в арбитражный суд.

Подлежит ли иск удовлетворению? Каковы перспективы судебного разбирательства?

Задача 4. ООО «Белая роза» получило от перевозчика, - ОАО «РЖД» (филиал «Красноярская железная дорога») контейнеры с трикотажными изделиями, закупленными в КНР (порт отправления Шанхай). При вскрытии контейнеров было обнаружено, что все изделия подмочены морской водой и не пригодны к использованию, о чем был составлен коммерческий акт. Общество направило претензию в Управление Красноярской железной дороги с требованием возместить стоимость погибшего груза и вернуть сумму провозной платы, поскольку она была включена в цену договора поставки. Предъявленную претензию Управление дороги отклонило, указав, что вина ОАО «РЖД» в гибели груза отсутствует, следовательно претензия должна быть направлена ПАО «Дальневосточное морское пароходство», судно которого доставляло груз морским путем и передало его в порту Дальневосточной железной дороге. Получив отказ, руководитель ООО обратился с иском к РЖД о возмещении стоимости поврежденного груза и взыскании упущенной выгоды.

Оцените обстоятельства дела и решите спор. Кто должен возместить убытки грузополучателю? Подлежит ли взысканию упущенная выгода?

Методические рекомендации по решению учебных задач (кейсов)

Прежде чем решать задачи по определенной теме, студенту необходимо изучить соответствующие литературные источники, законодательство и судебную практику его применения с целью усвоения материала и создания основы для аргументации решений.

При решении конкретной задачи студенту настоятельно рекомендуется:

во-первых, определить те обстоятельства, которые имеют значение для разрешения ситуации, исключить те, которые не имеют значение для решения спора и сформулировать тот вопрос, ответ на который следует искать в соответствующих нормативно-правовых актах;

во-вторых, в тексте нормативно-правового акта определить норму (нормы) права, применимую для разрешения спора и обосновать свой выбор;

в-третьих, сделать вывод о должном результате применения этой нормы (норм).

Таким образом, обоснованное решение должно содержать установление юридически значимых обстоятельств дела, их правовую оценку с точки зрения применимого материального закона и должную аргументацию.

Критерии оценки решения учебной задачи

«отлично» - задача решена верно, даны ссылки на законодательные акты, юридически грамотно оформлено решение, даны развернутые ответы на дополнительные вопросы к задаче;

«хорошо» - задача решена верно, даны ссылки на законодательные акты, допущены несущественные ошибки в оформлении решения, даны не все ответы на дополнительные вопросы к задаче;

«удовлетворительно» - резолютивная часть решения в целом правильна, но аргументация неполная, проанализированы не все законодательные акты, даны не все ответы на дополнительные вопросы к задаче.

«неудовлетворительно» - задача решена неверно. Отсутствует оценка условий задачи либо они оценены неправильно. Неправильно определена правовая природа спора. Грубые ошибки в толковании и применении материальных норм к спорной ситуации. Отсутствует должная аргументация решения.

Тестирование является средством измерения формирования ПК – 1; ПК -2.

Состоит из системы тестовых заданий, позволяющих стандартизовать процедуру проверки знаний по пройденной теме.

Примерные тестовые задания по теме «Обязательства перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом».

1. Основанием возникновения обязательства по перевозке груза железнодорожным транспортом является

- а) транспортная накладная
- б) заявка
- в) путевой лист
- г) коносамент

2. Неустойка нарушение сторонами обязательства по организации перевозки груза железнодорожным транспортом является:

- а) зачетной
- б) штрафной
- в) исключительной
- г) альтернативной

3. Договор перевозки груза железнодорожным транспортом считается заключенным:

- а) с момента подписания одного документа
- б) с момента передачи груза перевозчику
- в) с момента вручения перевозчику подписанной транспортной накладной
- г) с момента внесения провозной платы

4. Договор между транспортными организациями, участвующими в прямом смешанном сообщении и пунктом перевалки называется:

- а) организационный договор
- б) договор фрахтования

- в) договор перевозки
- г) узловое соглашение

5. Документ, организующий процесс непрерывной подачи морских судов под погрузку с железнодорожных платформ называется:

- а) ежедневная заявка-уведомление
- б) заявка
- в) недельный календарный план
- г) месячный график

6. Документ, организующий процесс непрерывной подачи морских судов под погрузку с железнодорожных платформ называется:

- а) ежедневная заявка-уведомление
- б) заявка
- в) недельный календарный план
- г) месячный график

7. Неустойка при просрочке доставки груза железнодорожным транспортом составляет:

- а) 9 % от провозной платы
- б) 6 % от провозной платы
- в) 25 % от провозной платы
- г) 25 % от МРОТ

8. В случае утраты груза перевозчик:

- а) возмещает получателю убытки в полном объеме
- б) возмещает только реальный ущерб
- в) возмещает только стоимость утраченного груза
- г) уплачивает только неустойку

9. Видами договора страхования являются:

- а) факультативное страхование;
- б) личное страхование;
- в) взаимное страхование;
- г) обязательное страхование;
- д) некоммерческое страхование

10. В случае обнаружения несохранности груза перевозчик по требованию получателя составляет:

- а) передаточный акт
- б) коммерческий акт
- в) акт общей формы
- г) накладную

11. Груз считается утраченным, если он не выдан получателю:

- а) если он не выдан грузополучателю по истечении 30 дней со дня истечения срока доставки
- б) если он не выдан грузополучателю по истечении 20 дней со дня истечения срока доставки
- в) если он не выдан грузополучателю по истечении 10 дней со дня истечения срока доставки

г) если он не выдан грузополучателю по истечении 6 дней со дня истечения срока доставки

12. При перевозке груза железнодорожно-водным сообщением груз считается утраченным, если он не выдан получателю:

- а) по истечении шести месяцев со дня приема груза
- б) по истечении четырех месяцев со дня приема груза
- в) по истечении трех месяцев со дня приема груза
- г) по истечении двух месяцев со дня приема груза

13. Претензионный срок составляет:

- а) 12 месяцев
- б) 6 месяцев
- в) 3 месяца
- г) 1 месяц

14. Срок исковой давности по искам к перевозчику составляет:

- а) 12 месяцев
- б) 6 месяцев
- в) 3 месяца
- г) 1 месяц

Критерии оценки выполнения тестовых заданий

Результаты выполнения тестовых заданий оцениваются по системе баллов:

- оценка «отлично» выставляется студентам за верные ответы, которые составляют 91 % и более от общего количества вопросов;
- оценка «хорошо» соответствует результатам тестирования, которые содержат от 71 % до 90 % правильных ответов;
- оценка «удовлетворительно» от 60 % до 70 % правильных ответов;
- оценка «неудовлетворительно» соответствует результатам тестирования, содержащие менее 60 % правильных ответов.

Составление проектов транспортных документов является средством измерения формирования ПК – 1; ПК -2.

Примеры заданий:

Вариант первый: составьте проект договора фрахтования автомобиля с существенными и случайными условиями, определяющими «базис перевозки».

Вариант второй: составьте проект договора фрахтования судна с существенными и случайными условиями, определяющими «базис перевозки».

Вариант третий: составьте проект договора об организации перевозки грузов с существенными и случайными условиями, определяющими «базис подачи транспортных средств и базис загрузки».

Критерии оценки

Выполнение проектов транспортных документов оценивается на оценки «зачтено» и «не зачтено».

Оценка «зачтено» ставится за документ, соответствующий как общим, так и специальным правилам гражданского законодательства и иных правовых актов, с обоснованным использованием факультативных условий, направленных на защиту прав и законных интересов граждан и юридических лиц; с соблюдением правил русского языка и корректным использованием юридической терминологии;

Оценка «не зачтено» ставится за составление документа, который не соответствует императивным требованиям транспортного законодательства и иных правовых актов; не учитывает прав и законных интересов граждан и юридических лиц; с нарушением правил грамматики и юридической терминологии.

Использование интерактивных методов является средством измерения формирования ПК – 1; ПК -2.

Основным интерактивным методом на семинарских занятиях служит управляемая дискуссия, по поводу спорных положений действующего транспортного законодательства и правовых судебных позиций. Каждый из участников дискуссии должен высказаться относительно поставленных на обсуждение преподавателем спорных положений действующего транспортного законодательства и правовых судебных позиций. Высказанные идеи записываются и обсуждаются. После обсуждения формулируются выводы и предложения, которые предоставляются всем участникам дискуссии.

Критерии оценки

Участие в дискуссии оценивается путем учета активности работы обучающегося по системе баллов:

5 баллов – студент активно участвует в дискуссии, проявляет инициативу в обсуждении спорных положений действующего транспортного законодательства и спорных правовых судебных позиций; указывает на ошибки законодателя и правоприменителя; предлагает свои варианты оптимального законодательного решения или правовой позиции по вопросам толкования и применения транспортного законодательства; умело аргументирует свою точку зрения с использованием доктрины транспортного права;

4 балла - студент активно участвует в дискуссии, проявляет инициативу в обсуждении спорных положений действующего транспортного законодательства и спорных правовых судебных позиций; указывает на ошибки законодателя и правоприменителя; предлагает свои варианты оптимального законодательного решения или правовой позиции по вопросам толкования и применения транспортного законодательства, но при этом недостаточно умело аргументирует свою точку зрения с использованием доктрины транспортного права;

3 балла - студент не достаточно активно участвует в дискуссии, сам не проявляет инициативу в обсуждении спорных положений действующего транспортного законодательства и спорных правовых судебных позиций, включаясь в дискуссию только по просьбе преподавателя; при этом способен выявить некоторые ошибки законодателя и правоприменителя; но не предлагает свои варианты оптимального законодательного решения или правовой позиции по вопросам толкования и применения транспортного законодательства, не умело аргументирует свою точку зрения с использованием доктрины транспортного права;

2 балла - студент не участвует в дискуссии, не проявляет инициативу в обсуждении спорных положений действующего транспортного законодательства и спорных правовых судебных позиций, не включается в дискуссию даже по просьбе преподавателя; не понимает сути ошибочных законодательных решений и спорных правовых судебных позиций; не предлагает свои варианты оптимального законодательного решения или правовой позиции по вопросам толкования и применения транспортного законодательства, не способен рассуждать, не понимает соответствующих положений доктрины транспортного права.

Дополнительным интерактивным методом является деловая игра, представляющая собой игровой процесс по заключению договора.

Пример игрового процесса по заключению долгосрочного договора фрахтования вместимости нескольких морских судов

За одно занятие до проведения игры студенты делятся на две команды «юристов компании», представляющие противоположные стороны по договору. Задача команды юристов фрахтовщика - совместно сформировать условия, образующие «базис подачи судов» и составить проект договора фрахтования, направить его команде юристов Поставщика.

Задача команды юристов фрахтователя - предоставить письменные обоснованные критические замечания на условия договора в виде документа в режиме «правки» и составить проект соглашения по тем условиям, относительно которых имеются возражения и замечания. После чего команды юристов вступают в стадию переговоров, на которых они участвуют в устном обсуждении условий договора с целью его заключения на взаимовыгодных для сторон условиях.

Критерии оценки

Участие в деловой игре оценивается путем учета активности всех членов команд по пятибалльной системе:

5 баллов – студент активно участвует в игре, проявляет инициативу и находчивость (ведет игру); умело применяет полученные знания; показывает сформированные навыки составления текстов гражданско-правовых документов; аргументирует свою позицию в переговорном процессе;

4 балла – студент активно участвует в игре, проявляет инициативу и находчивость (ведет игру); умело применяет полученные знания; показывает сформированные навыки составления текстов гражданско-правовых документов; но при этом допускает ошибки в аргументации своей позиции в переговорном процессе;

3 балла – студент не достаточно активно участвует в игре, сам не проявляет инициативу в обсуждении спорных условий, включаясь в дискуссию только по просьбе других членов команды не предлагает свои варианты условий договора, не умело аргументирует свою точку зрения в переговорном процессе;

2 балла - студент не участвует в игре, не проявляет инициативу в обсуждении спорных условий, не включается в дискуссию даже по просьбе других членов команды, являясь самым «слабым звеном»; не понимает сути обсуждаемых условий договора; не предлагает свои варианты условий, в переговорах занимает пассивную позицию.

3. Оценочные материалы итогового контроля (промежуточной аттестации) и критерии оценивания

Зачет в первом семестре проводится в устной форме по билетам. Билет включает в себя два теоретических вопроса и описание модельной спорной ситуации (мини-кейса), которую необходимо разрешить на основе полученных базовых знаний без использования нормативно-правовых актов. Продолжительность 1, 5 часа.

Ответы студента на теоретические вопросы даются в развернутом виде и позволяют проверить выполнение ПК – 1; ПК -2.

Разрешение модельной спорной ситуации (мини-кейса) дается в устной форме с краткой интерпретацией полученного результата и позволяет проверить выполнение ПК – 1; ПК -2.

Примерный перечень теоретических вопросов:

1. Понятие, значение и виды транспорта
2. Система транспортного законодательства
3. Обязательства по подаче вагонов (цистерн) и контейнеров для целей

железнодорожной перевозки грузов

4. Договоры перевозки грузов железнодорожным транспортом
5. Обязанности сторон по договору железнодорожной перевозки грузов
6. Исполнение обязательства железнодорожной перевозки грузов
7. Обязательства перевозки пассажиров и багажа железнодорожным

транспортом

8. Перевозка грузов автомобильным транспортом
9. Перевозка пассажиров и багажа автомобильным транспортом
10. Перевозка грузов воздушным транспортом
11. Перевозка пассажиров и багажа воздушным транспортом
12. Перевозка грузов внутренним водным транспортом
13. Перевозка пассажиров и багажа внутренним водным транспортом
14. Перевозка грузов морским транспортом
15. Перевозка пассажиров и багажа морским транспортом
16. Особенности перевозки грузов в прямом смешанном сообщении
17. Договор на предоставление услуг инфраструктуры железнодорожного

транспорта

18. Договор буксировки
19. Договор лоцманской проводки
20. Договор транспортной экспедиции
21. Претензионно-исковой порядок разрешения перевозочных споров
22. Гражданско-правовая ответственность по обязательствам перевозки
23. Особенности распределения убытков от общей аварии по обязательствам перевозки внутренним водным транспортом
24. Особенности распределения убытков от общей аварии по обязательствам перевозки морским транспортом

Примеры заданий, описывающих модельные спорные ситуации:

Дано: Гражданин Жданов в связи с задержкой рейса авиаперевозчика ОАО «Ютэйр» прибыл к месту отдыха и лечения в г.Сочи на сутки позже, чем было указано в санаторно-курортной путевке. По окончании срока действия путевки, возвратившись в г.Томск, Жданов потребовал от перевозчика возместить ему стоимость одного дня отдыха и лечения, поскольку он не воспользовался им по вине перевозчика, задержавшего вылет самолета.

Требуется: оценить законность предъявленного требования.

Дано: В порту назначения при вскрытии контейнера была установлена недостача 20 мест, о чем составлен коммерческий акт, подписанный представителями грузополучателя и перевозчика. В акте зафиксировано, что контейнер прибыл в порт назначения опечатанным неповрежденной пломбой, но с другим оттиском, чем указанный в коносаменте.

Требуется: определить надлежащего ответчика.

Дано: При перевозке крупной партии автомобилей из Йокогамы во Владивосток теплоход «Лола» в тумане столкнулся с сухогрузом «Утес» и получил пробоину, через которую в трюм стала поступать вода и судно стало тонуть. Чтобы спасти судно и большую часть автомобилей, капитан дал распоряжение экипажу скинуть за борт часть автомобилей, размещенных на верхней палубе, благодаря этим действиям часть груза и судно были спасены. Стоимость погибшего груза составила 15 млн. руб. Расходы по ремонту судна составили 8 млн. руб.

Требуется: определить признаки общей и частной аварии.

Результаты зачета определяются оценками «зачтено», «не зачтено».

Оценка «зачтено» ставится студенту, показавшему всесторонние знания учебного и нормативного материала, способному свободно выполнять задания, предусмотренные программой, усвоившему основную и ознакомившийся с дополнительной литературой, рекомендованной кафедрой. Также оценка «зачтено» выставляется студентам, обнаружившим полное знание учебного материала, успешно выполняющим предусмотренные в программе задания, усвоившим основную литературу, рекомендованную кафедрой, демонстрирующим систематический характер знаний по дисциплине и способным к их самостоятельному пополнению и обновлению в ходе дальнейшей учебной работы и профессиональной деятельности. Наконец, оценкой «зачтено» оцениваются ответы обучающихся, показавших знание основного учебного материала в объеме, необходимом для дальнейшей учебы и в предстоящей работе по профессии, справляющихся с выполнением заданий, предусмотренных программой, но допустивших погрешности в ответе на зачете, не носящие принципиального характера, когда установлено, что студент обладает необходимыми знаниями для последующего устранения указанных погрешностей под руководством преподавателя.

Оценка «не зачтено» выставляется обучающимся, обнаружившим пробелы в знаниях основного учебного материала, допускающим принципиальные ошибки в выполнении предусмотренных программой заданий. Такой оценки заслуживают ответы обучающихся, носящие несистематизированный, отрывочный, поверхностный характер, когда студент не понимает существа излагаемых им вопросов, что свидетельствует о том, что он не может дальше продолжать обучение или приступить к профессиональной деятельности без дополнительных занятий по соответствующей дисциплине.

4. Оценочные материалы для проверки остаточных знаний (сформированности компетенций)

Тестовые задания по темам дисциплины «Транспортные обязательства»

Вариант 1

Формирует ПК-1 – способность выявлять проблемы правового регулирования, оценивать законодательные инициативы, разрабатывать нормативные правовые акты в сфере транспортных обязательств

ИПК 1.1. – знает формы и способы совершенствования нормативных правовых актов в сфере транспортных обязательств;

ИПК 1.2. – обосновывает необходимость совершенствования правового регулирования общественных отношений в сфере транспортных обязательств;

ИПК 1.3. – обладает навыками разработки проектов нормативных правовых актов в сфере транспортных обязательств;

1. К видам транспортных обязательств не относятся (ИПК 1.1):

- а) обязательства перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом
- б) обязательства перевозки грузов морским и внутренним водным транспортом
- в) обязательства перевозки грузов воздушным транспортом
- г) обязательства по перемещению товаров трубопроводным транспортом

2. Основанием возникновения обязательства по перевозке груза железнодорожным транспортом не является (ИПК 1.1):

- а) транспортная накладная
- б) заявка**
- в) путевой лист
- г) коносамент

3. Неустойка нарушение сторонами обязательства по организации перевозки груза железнодорожным транспортом является (ИПК 1.2):

- а) зачетной
- б) штрафной
- в) исключительной**
- г) альтернативной

4. Договор перевозки груза железнодорожным транспортом считается заключенным (ИПК 1.2):

- а) с момента подписания одного документа
- б) с момента передачи груза перевозчику**
- в) с момента вручения перевозчику подписанной транспортной накладной
- г) с момента внесения провозной платы

5. Договор между транспортными организациями, участвующими в прямом смешанном сообщении и пунктом перевалки называется (ИПК 1.1):

- а) организационный договор
- б) договор фрахтования
- в) договор перевозки
- г) узловое соглашение**

6. Документ, организующий процесс непрерывной подачи речных судов под погрузку с железнодорожных платформ называется (ИПК 1.1):

- а) ежесуточная заявка-уведомление
- б) заявка
- в) недельный календарный план**
- г) месячный график

7. Документ, организующий процесс непрерывной подачи морских судов под погрузку с железнодорожных платформ называется (ИПК 1.1):

- а) ежесуточная заявка-уведомление
- б) заявка
- в) недельный календарный план
- г) месячный график**

8. Неустойка при просрочке доставки груза железнодорожным транспортом составляет (ИПК 1.3):

- а) 9 % от провозной платы
- б) 6 % от провозной платы**
- в) 25 % от провозной платы
- г) 25 % от МРОТ

9. В случае утраты груза перевозчик (ИПК 1.3):

- а) возмещает получателю убытки в полном объеме
- б) возмещает только реальный ущерб
- в) возмещает только стоимость утраченного груза**
- г) уплачивает только неустойку

10. В случае обнаружения несохранности груза перевозчик по требованию получателя составляет (ИПК 1.3):

- а) передаточный акт
- б) коммерческий акт**
- в) акт общей формы
- г) накладную

11. Груз считается утраченным, если он не выдан получателю (ИПК 1.3):

- а) если он не выдан грузополучателю по истечении 30 дней со дня истечения срока доставки**
- б) если он не выдан грузополучателю по истечении 20 дней со дня истечения срока доставки
- в) если он не выдан грузополучателю по истечении 10 дней со дня истечения срока доставки
- г) если он не выдан грузополучателю по истечении 6 дней со дня истечения срока доставки

12. При перевозке груза железнодорожно-водным сообщением груз считается утраченным, если он не выдан получателю (ИПК 1.3):

- а) по истечении шести месяцев со дня приема груза
- б) по истечении четырех месяцев со дня приема груза**
- в) по истечении трех месяцев со дня приема груза
- г) по истечении двух месяцев со дня приема груза

13. Претензионный срок составляет (ИПК 1.3):

- а) 12 месяцев
- б) 6 месяцев**
- в) 3 месяца
- г) 1 месяц

14. Срок исковой давности по искам к перевозчику составляет (ИПК 1.3):

- а) 12 месяцев**
- б) 6 месяцев
- в) 3 месяца
- г) 1 месяц

15. К перевозочным документам на железнодорожном транспорте относятся (ИПК 1.3):

- а) транспортная накладная**
- б) договор об организации перевозки

- в) чартерный договор
- г) путевой лист

16. Коммерческую пригодность вагонов определяет (ИПК 1.3):

- а) всегда перевозчик
- б) всегда отправитель
- в) отправитель, если погрузка обеспечивается им**
- г) перевозчик, если погрузка обеспечивается им

17. Коммерческую пригодность контейнеров определяет (ИПК 1.3):

- а) всегда перевозчик
- б) всегда отправитель**
- в) отправитель, если погрузка обеспечивается им
- г) перевозчик, если погрузка обеспечивается им

18. Техническую исправность вагонов и контейнеров определяет (ИПК 1.3):

- а) всегда перевозчик**
- б) всегда отправитель
- в) отправитель, если погрузка обеспечивается им
- г) перевозчик, если погрузка обеспечивается им

19. Техническую исправность цистерн определяет (ИПК 1.3):

- а) всегда перевозчик
- б) всегда отправитель**
- в) отправитель, если погрузка обеспечивается им
- г) перевозчик, если погрузка обеспечивается им

20. Коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств (ИПК 1.3):

- а) техническая неисправность транспортного средства
- б) коммерческая непригодность транспортного средства
- в) просрочка в доставке груза
- г) несохранность груза

21. Акт общей формы составляется для удостоверения следующих обстоятельств (ИПК 1.3):

- а) техническая неисправность транспортного средства**
- б) коммерческая непригодность транспортного средства**
- в) просрочка в доставке груза
- г) несохранность груза

22. В состав инфраструктуры железнодорожного транспорта не включается (ИПК 1.3):

- а) пути общего пользования
- б) пути необщего пользования**
- в) железнодорожные станции

г) система электроснабжения

23. Владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта является (ИПК 1.3):

- а) Российская Федерация
- б) ПАО «РЖД»**
- в) Министерство транспорта РФ
- г) региональные железные дороги

24. Перевозка грузов железнодорожным транспортом по одной железнодорожной накладной из Владивостока в Москву является перевозкой (ИПК 1.3):

- а) в прямом смешанном сообщении
- б) в прямом сообщении**
- в) в непрямом смешанном сообщении
- г) в местном сообщении

25. Перевозка грузов железнодорожным транспортом по одной железнодорожной накладной из Томска в Петропавловск-Камчатский является перевозкой (ИПК 1.3):

- а) в прямом смешанном сообщении**
- б) в прямом сообщении
- в) в непрямом смешанном сообщении
- г) в местном сообщении

Вариант 2

Формирует ПК-2 – способность квалифицированно применять нормативные правовые акты, реализовывать нормы материального и процессуального права в сфере транспортных обязательств;

ИПК 2.1. – знает правовые основы правоприменительной практики в сфере транспортных обязательств;

ИПК 2.2. – умеет собирать и анализировать правовую и фактическую информацию, имеющую значение для реализации правовых норм в ходе правоприменительной деятельности в сфере транспортных обязательств;

ИПК 2.3. – владеет навыками составления правовых документов по требованиям юридической техники в сфере транспортных обязательств;

1. Перевозка грузов железнодорожным транспортом по одной железнодорожной накладной из Томска с перегрузкой на складе на автомобиль по автомобильной накладной является перевозкой (ИПК 2.1.):

- а) в прямом смешанном сообщении
- б) в прямом сообщении
- в) в непрямом смешанном сообщении**
- г) в местном сообщении

2. Перевозка грузов автомобильным транспортом от склада на ул. Бердской (Томск) до универсального магазина на ул. Ключева (Томск) (ИПК 2.1.):

- а) в городском сообщении**

- б) в пригородном сообщении
- в) в междугороднем сообщении
- г) в международном сообщении

3. Перевозка грузов автомобильным транспортом от Томска до п. Лоскутово (ИПК 2.1.):

- а) в городском сообщении
- б) в пригородном сообщении**
- в) в междугороднем сообщении
- г) в международном сообщении

4. Перевозка грузов автомобильным транспортом от Томска до Новосибирска (ИПК 2.1.):

- а) в городском сообщении
- б) в пригородном сообщении
- в) в междугороднем сообщении**
- г) в международном сообщении

5. Перевозка пассажира легковым такси осуществляется на основании (ИПК 2.1.):

- а) договора перевозки транспортом общего пользования
- б) договора фрахтования**
- в) договора аренды транспортного средства с экипажем
- г) договора заказа

6. Перевозка груза морским судном из Владивостока в Мурманск это (ИПК 2.1.):

- а) большой каботаж**
- б) малый каботаж
- в) заграничное плавание
- г) линейное судоходство

7. Перевозка груза морским судном из Петербурга в Новороссийск это (ИПК 2.1.):

- а) большой каботаж**
- б) малый каботаж
- в) заграничное плавание
- г) линейное судоходство

8. Размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени называется (ИПК 2.1.):

- а) демередж**
- б) фрахт
- в) диспаша
- г) роялти

9. Признаками общей аварии не являются (ИПК 2.1.):

- а) намеренность и разумность действий экипажа, вызвавших убытки;
- б) чрезвычайный характер этих убытков;
- в) общая для судна, груза и фрахта опасность
- г) вина капитана в возникновении общей опасности**

10. Расчет убытков, возникших вследствие общей аварии и их распределение между судном, грузом и фрахтом называется (ИПК 2.1.):

- а) демередж
- б) фрахт
- в) диспаша**
- г) роялти

11. Срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей называется (ИПК 2.2.):

- а) разумный срок
- б) неопределенный срок
- в) сталийное время**
- г) контрсталийное время

12. Дополнительный срок, предоставляемый перевозчиком для погрузки груза судна называется (ИПК 2. 2.):

- а) разумный срок
- б) неопределенный срок
- в) сталийное время
- г) контрсталийное время**

13. Воздушная перевозка, в процессе которой пассажир доставляется с пересадкой в промежуточном аэропорту без оформления дополнительных проездных документов называется (ИПК 2.1.):

- а) транзитная
- б) трансферная**
- в) прямая смешанная
- г) не прямая смешанная

14. За просрочку доставки груза, пассажира и багажа воздушный перевозчик выплачивает отправителю (пассажиру) неустойку в размере (ИПК 2.2.):

- а) 9 % от провозной платы
- б) 6 % от провозной платы
- в) 25 % от провозной платы
- г) 25 % от МРОТ**

15. В случае одностороннего отказа от исполнения договора транспортной экспедиции стороны несут друг перед другом ответственность в форме (ИПК 2.1.):

- а) штрафа в размере 9 % от цены договора
- б) штрафа в размере 6 % от цены договора
- в) возмещения убытков в полном объеме
- г) возмещения убытков в полном объеме и штрафа в размере 10 % от состава затрат добросовестной стороны**

16. Правом на предъявление претензии к перевозчику при несохранности груза наделяется (ИПК 2.2.):

- а) грузоотправитель
- б) грузополучатель
- в) страховщик, при выплате грузополучателю суммы возмещения
- г) верны все варианты**

17. К условиям ответственности перевозчиков за несохранность перевозимых грузов относятся (ИПК 2.2.):

- а) неправомерное поведение (неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства);
- б) наличие причинной связи между фактом неисполнения обязательства по перевозке и ущербом, когда ответственность выражается в возмещении убытков;
- в) наличие самих убытков;
- г) **верны все варианты.**

18. Неустойки, установленные транспортными законами за просрочку в доставке грузов являются (ИПК 2.2.):

- а) зачетными
- б) штрафными
- в) альтернативными
- г) **исключительными**

19. Документы, удостоверяющий право собственности на груз, доставляемый морским транспортом, называется (ИПК 2.2.):

- а) чартер
- б) транспортная накладная
- в) варрант
- г) **коносамент**

20. Расчет убытков, возникших вследствие общей аварии, называется (ИПК 2.2.):

- а) демередж
- б) каботаж
- в) фрахт
- г) **диспаша**

21. Общей аварией не являются убытки и расходы, возникшие вследствие (ИПК 2.2.):

- а) намеренное выбрасывание груза
- б) намеренная посадка судна на мель
- в) намеренное выбрасывание судового оборудования
- г) **столкновение судов**

22. Договор аренды морского судна без экипажа называется (ИПК 2.2.):

- а) фрахт
- б) морской чартер
- в) тайм-чартер
- г) **бербоут-чартер**

23. Договор аренды морского судна с экипажем называется (ИПК 2.2.):

- а) фрахт
- б) морской чартер
- в) **тайм-чартер**
- г) бербоут-чартер

24. Срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей называется (ИПК 2.2.):

- а) сталийное время**
- б) контрсталийное время
- в) пресекательный срок
- г) неопределенный срок

25. Заявление судовладельца застрахованного судна об отказе от прав на него взамен страховой выплаты называется (ИПК 2.2.):

- а) абандон**
- б) франшиза
- в) демередж
- г) диспаша

Вариант 3

Формирует ПК-2 – способность квалифицированно применять нормативные правовые акты, реализовывать нормы материального и процессуального права в сфере транспортных обязательств;

ИПК 2.1. – знает правовые основы правоприменительной практики в сфере транспортных обязательств;

ИПК 2.2. – умеет собирать и анализировать правовую и фактическую информацию, имеющую значение для реализации правовых норм в ходе правоприменительной деятельности в сфере транспортных обязательств;

ИПК 2.3. – владеет навыками составления правовых документов по требованиям юридической техники в сфере транспортных обязательств;

1. Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования включает в себя (ИПК 2.2.):

- а) железнодорожные пути общего пользования
- б) железнодорожные станции
- в) информационные комплексы, обеспечивающие движение поездов
- г) подъездные пути**

2. Техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов и контейнеров определяет (ИПК 2.2.):

- а) перевозчик, если осуществляет погрузку
- б) отправитель, если осуществляет погрузку
- в) всегда отправитель
- г) всегда перевозчик**

3. Техническую пригодность подаваемых под погрузку цистерн определяет (ИПК 2.2.):

- а) перевозчик, если осуществляет погрузку
- б) отправитель, если осуществляет погрузку
- в) всегда отправитель**
- г) всегда перевозчик

4. Коммерческую пригодность подаваемых под погрузку вагонов определяет (ИПК 2.2.):

- а) перевозчик, если осуществляет погрузку**
- б) отправитель, если осуществляет погрузку**
- в) всегда отправитель
- г) всегда перевозчик

5. Коммерческую пригодность подаваемых под погрузку контейнеров определяет (ИПК 2.2.):

- а) перевозчик, если осуществляет погрузку
- б) отправитель, если осуществляет погрузку
- в) всегда отправитель**
- г) всегда перевозчик

6. Коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств (ИПК 2.2.):

- а) несоответствие наименования, массы, количества мест груза, багажа, грузобагажа данным, указанным в перевозочном документе**
- б) повреждение (порча) груза, багажа, грузобагажа и возможные причины такого повреждения**
- в) техническая неисправность вагона или контейнера
- г) коммерческая непригодность вагона или контейнера

6. Акт общей формы составляется для удостоверения следующих обстоятельств (ИПК 2.2.):

- а) несоответствие наименования, массы, количества мест груза, багажа, грузобагажа данным, указанным в перевозочном документе
- б) повреждение (порча) груза, багажа, грузобагажа и возможные причины такого повреждения
- в) техническая неисправность вагона или контейнера**
- г) коммерческая непригодность вагона или контейнера**

7. Груз считается утраченным, если он не выдан грузополучателю по истечении (ИПК 2.2.):

- а) тридцать дней со дня истечения срока доставки
- б) сорока пяти со дня истечения срока доставки
- в) тридцати дней со дня истечения срока доставки**
- г) четырех месяцев со дня приема груза для перевозки

8. Груз считается утраченным при перевозке в прямом смешанном сообщении по истечении (ИПК 2.2.):

- а) тридцать дней со дня истечения срока доставки
- б) сорока пяти со дня истечения срока доставки
- в) тридцати дней со дня истечения срока доставки
- г) четырех месяцев со дня приема груза для перевозки**

9. В случае утраты груза в пути следования до момента выдачи получателю перевозчик несет ответственность (ИПК 2.2.):

- а) в полном объеме (упущенная выгода и реальный ущерб)
- б) возмещает только реальный ущерб
- в) уплачивает только штраф
- г) возмещает только стоимость утраченного груза

10. В случае порчи (повреждения) груза в пути следования до момента выдачи получателю перевозчик несет ответственность (ИПК 2.2.):

- а) в полном объеме (упущенная выгода и реальный ущерб)
- б) возмещает только реальный ущерб
- в) уплачивает только штраф
- г) возмещает только разницу в стоимости поврежденного груза

11. В случае недостачи груза, выявленной до момента выдачи получателю, перевозчик несет ответственность (ИПК 2.2.):

- а) в полном объеме (упущенная выгода и реальный ущерб)
- б) возмещает только реальный ущерб
- в) уплачивает только штраф
- г) возмещает только стоимость недостающего груза

12. За просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних грузовых вагонов, контейнеров перевозчик (ИПК 2.3.):

- а) возмещает получателю убытки в полном объеме (упущенная выгода и реальный ущерб)
- б) возмещает только реальный ущерб
- в) уплачивает только штраф
- г) уплачивает пени в размере шести процентов провозной платы

13. Перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого для перевозки груза в случае, если (ИПК 2.3.):

- а) принял все меры к сохранности груза
- б) застраховал груз
- в) передал груз в пункте перевалки другому перевозчику
- г) груз прибыл в исправном вагоне, с исправными запорно-пломбировочными устройствами и ненарушенными пломбами отправителя

14. За невывоз груза автомобильный перевозчик (ИПК 2.3.):

- а) возмещает отправителю убытки в полном объеме (реальный ущерб и упущенную выгоду)
- б) возмещает только реальный ущерб
- в) уплачивает отправителю фиксированный штраф в размере 10 % от провозной платы
- г) уплачивает отправителю штраф в размере 20 % от провозной платы

15. За непредоставление грузового автомобиля, предусмотренного договором фрахтования, перевозчик (ИПК 2.3.):

- а) возмещает отправителю убытки в полном объеме (реальный ущерб и упущенную выгоду)
- б) возмещает только реальный ущерб
- в) уплачивает отправителю фиксированный штраф в размере 10 % от провозной платы
- г) **уплачивает отправителю штраф в размере 25 % от провозной платы**

16. Согласно правовой позиции ВС РФ неустойка, предусмотренная п. 11 ст. 34 УАТ РФ является (ИПК 2.3.):

- а) зачетной
- б) **исключительной**
- в) альтернативной
- г) **штрафной**

17. За просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения авиаперевозчик (ИПК 2.3.):

- а) возмещает получателю (пассажиру) убытки в полном объеме (реальный ущерб и упущенную выгоду)
- б) возмещает получателю (пассажиру) только реальный ущерб
- в) уплачивает получателю (пассажиру) фиксированный штраф в размере 10 % от провозной платы
- г) **уплачивает отправителю штраф в размере 25 МРОТ от провозной платы за каждый час просрочки**

18. Согласно правовой позиции ВС РФ неустойка, предусмотренная ст. 97 УЖТ РФ является (ИПК 2.3.):

- а) зачетной
- б) **исключительной**
- в) альтернативной
- г) **штрафной**

19. Согласно правовой позиции ВС РФ неустойка, предусмотренная ст. 116 КВВТ РФ является (ИПК 2.3.):

- а) зачетной
- б) **исключительной**
- в) альтернативной
- г) **штрафной**

20. Согласно правовой позиции ВС РФ неустойка, предусмотренная ст. 120 ВК РФ является (ИПК 2.3.):

- а) зачетной
- б) **исключительной**
- в) альтернативной
- г) **штрафной**

21. Согласно правовой позиции ВС РФ неустойка, предусмотренная ст. 97 УЖТ РФ является (ИПК 2.3.):

- а) зачетной
- б) исключительной**
- в) альтернативной
- г) штрафной

22. За просрочку доставки груза в порт назначения морской перевозчик (ИПК 2.3.):

- а) возмещает получателю убытки в полном объеме (реальный ущерб и упущенную выгоду)
- б) возмещает получателю только реальный ущерб**
- в) уплачивает фиксированный штраф в размере 10 % от провозной платы
- г) уплачивает отправителю штраф в размере 25 МРОТ от провозной платы за каждый час просрочки

23. Если получатель не соблюдает претензионный порядок урегулирования спора с перевозчиком, то (ИПК 2.3.):

- а) суд откажет у удовлетворении искового требования
- б) суд оставит исковое заявление без рассмотрения**
- в) суд вернет исковое заявление без рассмотрения
- г) суд удовлетворит иск, но оставит судебные расходы на заявителе

24. Если получатель по уважительным причинам направит перевозчику претензию за пределами установленного срока и, получив отказ перевозчика, обратится в суд, то (ИПК 2.3.):

- а) суд откажет у удовлетворении искового требования
- б) суд оставит исковое заявление без рассмотрения
- в) суд вернет исковое заявление без рассмотрения
- г) суд удовлетворит иск, но оставит судебные расходы на заявителе**

25. Подсудность судебных споров с перевозчиком является (ИПК 2.3.):

- а) исключительной
- б) родовой
- в) территориальной
- г) альтернативной**

Критерии оценки выполнения тестовых заданий

Результаты выполнения тестовых заданий оцениваются по системе баллов:

- оценка «отлично» выставляется студентам за верные ответы, которые составляют 91 % и более от общего количества вопросов;
- оценка «хорошо» соответствует результатам тестирования, которые содержат от 71 % до 90 % правильных ответов;
- оценка «удовлетворительно» от 60 % до 70 % правильных ответов;
- оценка «неудовлетворительно» соответствует результатам тестирования,

содержащие менее 60 % правильных ответов.

Комплект учебных задач (кейсов) по темам дисциплины «Транспортные обязательства»

Задача № 1.

В соответствии с заявкой ПАО «РЖД» должно было в течении трех месяцев подать отправителю – ООО «Уральские самоцветы» по 100 вагонов подекадно на основании заявок. В первую декаду было подано 150, а во вторую – 50. Соответственно отправитель загрузил в первом периоде только сто вагонов, а от 50 отказался. Не получив во втором периоде недостающих 50 вагонов, отправитель направил претензию, в которой потребовал исполнения заявки в количестве 50 вагонов и уплаты штрафа за невыполнение заявки. Не получив ответ, отправитель обратился в арбитражный суд с иском к ПАО «РЖД» о взыскании штрафа за неподачу транспортных средств, указанных в заявке, поскольку ранее поданную претензию перевозчик отклонил. Возражая против иска, представитель ответчика заявил, что общее количество поданных вагонов соответствовало условиям договора, а от 50 вагонов отправитель отказался.

Оцените обстоятельства дела, возражения ответчика и решите спор.

Решение

Согласно ст. 94 УЖТ РФ основанием для возникновения ответственности перевозчика за невыполнение принятой заявки является неподача грузоотправителю, оператору морского терминала под погрузку вагонов, контейнеров в количестве и срок, которые предусмотрены согласованной заявкой. По условиям задачи во втором периоде перевозчиком не было предоставлено согласованного количества вагонов.

Доводы ответчика, возражающего против иска, основаны на том, что общее количество поданных вагонов соответствует транспортному заданию, указанному в заявке. Но данное возражение не основано на законе, поскольку подача вагонов (контейнеров) под погрузку сверх транспортного задания возможна только по согласованию с грузоотправителем. Вагоны (контейнеры), поданные в порядке сгущения погрузки без предварительного согласования с грузоотправителем и не загруженные им, не засчитываются в счет выполнения плановой нормы, и грузоотправитель не несет ответственность за их неиспользование. Этот же ввод следует из смысла нормы ст. 116 УЖТ РФ, согласно которой отправитель освобождается от уплаты штрафа за невыполнение принятой перевозчиком заявки вследствие неиспользования вагонов, контейнеров, поданных грузоотправителю сверх указанных в принятой заявке без предварительного согласия грузоотправителя.

Таким образом, исковые требования подлежат удовлетворению. Возражения ответчика не обоснованы.

Задача № 2.

Между ИПБЮЛ Зайцевым и судовой компанией был заключен чартерный договор на условиях, предусмотренных подпунктом 1 пункта 2 статьи 115 КТМ РФ, с предоставлением для перевозки одного из четырех трюмов судна. Остальные три трюма были предоставлены для перевозки груза другим отправителям. Условиями чартера определены время для погрузки и выгрузки груза (сталийное время) и размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в портах погрузки и выгрузки в течение контрсталийного времени. Зайцев из предоставленного ему трюма груз за отведенное сталийное время не выгрузил. Однако на момент истечения сталийного времени,

предоставленного фрахтователю, из остальных трюмов не были выгружены грузы и другими получателями.

Судовая компания потребовала от Зайцева уплатить демередж за простой судна сверх сталийного времени (в течение контрсталийного времени), а когда он отказался, то обратилась с иском в суд. Возражая против иска, Зайцев заявил, что простой судна был вызван общей задержкой выгрузки, допущенной всеми фрахтователями.

Оцените обстоятельства дела, возражения ответчика и решите спор.

Решение

В силу ст. 115 КТМ РФ по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (далее - получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт). Договор морской перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер).

В соответствии со ст. 115 КТМ РФ срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей (сталийное время), определяется соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения сроками, обычно принятыми в порту погрузки.

На основании ст. 132 КТМ РФ размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени (демередж), определяется соглашением сторон, при отсутствии соглашения согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. В случае отсутствия таких ставок размер платы за простой судна определяется расходами на содержание судна и его экипажа.

Перевозчик вправе требовать с фрахтователя, с которым заключен договор морской перевозки груза с условием предоставления для перевозки определенных судовых помещений, демередж за простой судна сверх сталийного времени (в течение контрсталийного времени) и в том случае, когда к моменту окончания сталийного времени не завершена выгрузка грузов других фрахтователей из других судовых помещений судна.

Контрсталийное время установлено договором морской перевозки груза конкретно для данного фрахтователя. Поэтому невыгрузка грузов другими грузополучателями в сроки, предусмотренные договором морской перевозки груза, не освобождает ответчика от выполнения своих договорных обязательств и ответственности за их невыполнение, включая обязанность уплатить демередж.

Таким образом, исковые требования подлежат удовлетворению. Возражения ответчика не обоснованы.

Задача № 3.

В мае 2020 года ООО «Автоколонна 1972» приняла заявку от ПАО «Абразивный инструмент» на перевозку 8 металлообрабатывающих станков из Новосибирска в Омск для строящегося завода по производству специального обрабатывающего инструмента. Для перевозки станков требовалось выделить 4 большегрузных автомобиля. Однако перевозчик выделил только одну автомашину, полностью станки в мае не были перевезены. В связи с этим монтаж станков затянулся и к планируемому сроку корпус в эксплуатацию введен с нарушением установленных сроков. ПАО «Абразивный инструмент» обратилось в арбитражный суд с иском к ООО «Автоколонна 1972» о взыскании штрафа за не предоставление транспорта и возмещении убытков, вызванных задержкой ввода корпуса в строй предприятия.

Оцените обстоятельства дела и решите спор

Решение

Согласно п.1 ст.34 УАТ, за невывоз по вине перевозчика груза, предусмотренного договором перевозки груза, перевозчик уплачивает грузоотправителю штраф в размере двадцати процентов платы, установленной за перевозку груза, если иное не установлено договором перевозки груза. Грузоотправитель также вправе потребовать от перевозчика возмещения причиненных перевозчиком убытков в порядке, установленном законодательством Российской Федерации (то есть в порядке ст.15 ГК РФ).

Таким образом, ПАО «Абразивный инструмент» вправе требовать как уплаты штрафа в размере 20%, так и возмещения убытков, поскольку обе эти санкции прямо предусмотрены нормой закона.

Задача № 4.

В адрес грузополучателя - ООО «Гардарики», находящегося в Петропавловске-Камчатском прибыл груз - партия комплектующих изделий из Мурманская (порт отправки). При осмотре выяснилось, что в пути следования часть груза была повреждена. После отклонения претензии, получатель обратился с иском к морскому перевозчику о взыскании с него стоимости груза, поврежденного в ходе каботажной перевозки. При этом сумма ущерба была определена истцом по правилам абзаца второго пункта 2 статьи 169 КТМ РФ на основании цены, существовавшей на этот товар в порту его выгрузки. Суд первой инстанции удовлетворил иск частично, взыскав с перевозчика стоимость груза, исходя из той цены, которую уплатил предприниматель, приобретая товар в порту погрузки, согласно представленным истцом счетам-фактурам. При этом суд посчитал, что поскольку стоимость поврежденного груза известна и подтверждена документально, то не требуется ее установление в порядке, предусмотренном абзацем вторым пункта 2 статьи 169 КТМ РФ.

Имеются ли основания для обжалования решения суда?

Решение:

Нормы абз.2 п.2 ст. 169 КТМ РФ со ссылкой на ст.122 КТМ РФ применяется к каботажным перевозкам, следовательно, общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, в которые груз был выгружен или должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором морской перевозки груза. Данная норма права не устанавливает исключений для случаев, когда известно, какую цену истец заплатил за поврежденный груз.

Таким образом, основания для обжалования решения суда первой инстанции отсутствуют.

Задача № 5.

ООО «Белая роза» получило от перевозчика, - ОАО «РЖД» (филиал «Красноярская железная дорога») контейнеры с трикотажными изделиями, закупленными в КНР (порт отправления Шанхай). При вскрытии контейнеров было обнаружено, что все изделия подмочены морской водой и не пригодны к использованию, о чем был составлен коммерческий акт.

Общество направило претензию в Управление Красноярской железной дороги с требованием возместить стоимость погибшего груза и вернуть сумму провозной платы, поскольку она была включена в цену договора поставки. Предъявленную претензию

Управление дороги отклонило, указав, что вина ОАО «РЖД» в гибели груза отсутствует, следовательно, претензия должна быть направлена ПАО «Дальневосточное морское пароходство», судно которого доставляло груз морским путем и передало его в порту Дальневосточной железной дороге.

Получив отказ, руководитель ООО обратился с иском к РЖД о возмещении стоимости поврежденного груза и взыскании упущенной выгоды.

Оцените обстоятельства дела и решите спор. Кто является надлежащим ответчиком по данному спору. В каком объеме подлежат удовлетворению заявленные требования?

Решение.

Из условий задачи следует, что имеет место международное прямое смешанное сообщение, когда груз перевозится несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (транспортная накладная), оформленному на весь маршрут следования.

Согласно п.5 ст.79 УЖТ, в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) грузов при перевозках в прямом смешанном сообщении ответственность перед грузополучателем несет перевозчик соответствующего вида транспорта, выдающий грузы. При этом указанный перевозчик вправе предъявить требование о возмещении убытков к перевозчику соответствующего вида транспорта или осуществляющей перевалку грузов организации, по вине которых допущены утрата, недостача или повреждение (порча) грузов.

В соответствии с п.1 ст.96 УЖТ перевозчик в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, в следующих размерах: в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза, в случае его повреждения (порчи) или в размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз.

Таким образом, ответственность понесет РЖД, а исковые требования подлежат удовлетворению только в части стоимости поврежденного груза.

Задача № 6.

В 2017 году в порт Владивосток, согласно условиям коносамента, на перевозку груза в адрес получателя - ООО «Дальспецстрой» прибыл груз - партия комплектующих изделий от иностранного поставщика, порт отправки Сиэтл (США). При принятии груза выявлена недостача. Грузополучатель предъявил в арбитражный суд иск к перевозчику о возмещении ущерба, причиненного частичной утратой принятого к перевозке груза. Ответчик в своих возражениях по иску сослался на несоблюдение истцом установленного статьей 403 КТМ РФ обязательного досудебного претензионного порядка урегулирования споров по требованиям к перевозчику.

Суд первой инстанции в соответствии с пунктом 2 статьи 148 АПК РФ оставил иск без рассмотрения в связи с несоблюдением истцом обязательного претензионного порядка урегулирования, установленного федеральным законом.

Имеются ли основания для обжалования? Изменится ли ваше решение, если по условиям коносамента портом отправки являлся Мурманск?

Решение.

Норма п. 1 ст. 403 КТМ РФ предусматривает, что предъявление перевозчику претензии до предъявления иска является обязательным только в отношении исков, связанных с перевозкой груза в каботаже. При этом согласно норме п. 1 ст. 4 КТМ РФ под

каботажем понимается перевозка и буксировка в сообщении между морскими портами Российской Федерации.

Согласно условиям коносамента на перевозку груза, в связи с которой грузополучатель (российское юридическое лицо) предъявил требование к перевозчику, перевозка осуществлялась между портом Сиэтл (США) и портом Владивосток (Россия). Таким образом, перевозка груза осуществлялась не в каботаже, а в заграничном сообщении. Следовательно, грузополучатель не был обязан до предъявления в суд иска о возмещении ущерба, причиненного утратой груза, принятого к перевозке, предъявить перевозчику соответствующую претензию, поскольку такая обязанность не предусмотрена и условиями договора перевозки.

Следовательно, в данном случае соблюдение претензионного порядка не требуется и основания для обжалования решения суда первой инстанции имеются.

Решение изменится, если перевозка осуществлялась по маршруту Мурманск - Владивосток, которые являются морскими портами Российской Федерации. Поскольку при осуществлении каботажных перевозок (п. 1 ст. 403 КТМ РФ) соблюдение претензионного порядка урегулирования спора является обязательным, следовательно основания для обжалования решения суда первой инстанции отсутствуют.

Задача № 7.

Контейнеровоз «Титан» в тумане столкнулся с сухогрузом «Утес» и получил пробоину, через которую в трюм поступала вода и судно стало тонуть. Чтобы спасти судно и большую часть груза, капитан дал распоряжение экипажу скинуть за борт часть контейнеров, размещенных на верхней палубе, благодаря этим действиям часть груза и судно были спасены. Стоимость погибшего груза составила 15 млн. руб. Расходы по ремонту судна составили 8 млн. руб. Виновным в столкновении судов был признан капитан сухогрузом «Утес».

Кто и кому обязан возместить причиненные столкновением судов и выбрасыванием груза убытки? В каком объеме? Обоснуйте свой ответ.

Решение:

В соответствии со ст. 284 КТМ Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, - судна, фрахта и перевозимого судном груза. Общей аварией признаются только такие убытки, которые являются прямым следствием действий, указанных в п. 1 ст. 284 КТМ РФ. Общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости во время и в месте окончания общего морского предприятия, определяемой в соответствии с правилами, установленными нормами ст.304 КТМ РФ.

Согласно ст. 292 КТМ убытки, причиненные выбрасыванием груза за борт судна, а также убытки, причиненные судну или грузу вследствие пожертвования ради общей безопасности, в частности вследствие проникновения воды в трюм через открытые для выбрасывания груза люки или другие сделанные для этого отверстия признаются общей аварией. Следовательно, выбрасывание груза за борт в данном случае является общей аварией.

Поэтому эти расходы будут распределяться среди всех участников морского предприятия данного морского предприятия (фрахт с участием контейнеровоза «Титан»). При этом, согласно п. 3 ст. 285 КТМ право на возмещение убытков в порядке распределения общей аварии сохраняется и в случае, если опасность, вызвавшая чрезвычайные расходы или пожертвования, возникла по вине одной из сторон договора

морской перевозки груза или третьего лица. Однако такое распределение не лишает участников общей аварии права на взыскание с ответственного лица причиненных убытков.

То есть, убытки распределяются пропорционально их стоимости между всеми участниками предприятия, но они также смогут предъявить иски к виновному в столкновении лицу («Утес»).

Расходы по ремонту судна не подпадают под признаки общей аварии, значит это частная авария. В соответствии с п. 1 ст. 297 КТМ данные убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом, и поэтому их несет тот, кто их потерпел, или тот, кто ответственен за их причинение. То есть стоимость ремонта будет возложена на судовладельца сухогруза «Утес».

Задача № 8.

ПАО «РЖД» на станции отправления Тюмень-Грузовой приняло к перевозке от грузоотправителя ОАО «Антипинский НПЗ» 5 цистерн с нефтепродуктами, перевозимыми в прямом железнодорожном сообщении, назначением на станцию Барнаул, грузополучателем которого являлось ООО «Топливная Транспортная компания».

При принятии груза получателем была выявлена недостача – 70 тонн дизельного топлива. При осмотре состояния цистерн было установлено, что одна из них имеет дефект-повреждение защитного кожуха арматуры в верхней части котла цистерны, о чем составлен акт общей формы, одновременно был составлен коммерческий акт, фиксирующий недостачу. Получатель направил перевозчику претензию, а получив отказ, обратился в суд с иском.

Оцените обстоятельства дела и решите спор.

Решение

Учитывая определенные сложности, связанные с подачей под налив цистерн, в абзаце четвертом ст. 20 УЖТ РФ законодатель специально установил, что перед наливом цистерн грузоотправители проверяют техническую исправность котлов, арматуры и универсальных сливных приборов цистерн. Причем указанные действия осуществляются с учетом технических возможностей и знаний у грузоотправителей.

Если же грузоотправитель не выполнил указанные обязанности и вследствие технической неисправности котлов, арматуры и универсальных сливных приборов произошла утрата или недостача груза при перевозке, обязанность по возмещению грузополучателю (грузоотправителю) стоимости утраченного либо недостающего груза на перевозчика возложена быть не может.

Таким образом, перевозчик в данном случае является ненадлежащим ответчиком и требование следует предъявить к отправителю (поставщику).

Задача № 9.

ООО «Металлснабсбыт» во исполнение заключенного договора поставки отгрузило своему покупателю, - ПАО «Саратовский железо-бетонный комбинат» партию товара, - металлических изделий. Груз был передан на станции отправления «Челябинск – Сортировочная» ОАО «РЖД» (филиал - Южно-Уральская железная дорога) 12 декабря 2019 года в 3.00, о чем была сделана запись в транспортной накладной, так же в ней было указано, что груз должен быть доставлен на станцию «Саратов – Сортировочная» и выдан получателю, - ПАО «Саратовский железо – бетонный комбинат» 14 декабря 2019 года. Общая сумма провозной платы составила 34 000 рублей. Груз прибыл с просрочкой на 10 дней, при этом из-за несвоевременной доставки металлических изделий ПАО

«Саратовский железобетонный комбинат» своевременно не исполнило свои обязательства по поставке железобетонных изделий, заплатив за это неустойку своему контрагенту в размере 300 000 руб. Считая, что убытки вызваны действиями перевозчика, получатель направляет претензию о взыскании неустойки и суммы возмещения убытков в адрес филиала ОАО «РЖД», - Приволжская железная дорога, а получив отказ в удовлетворении претензии, обращается с иском в арбитражный суд.

Подлежит ли иск удовлетворению?

Решение.

На основании ст. 97 УЖТ РФ за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних грузовых вагонов, контейнеров перевозчик уплачивает пени в размере шести процентов платы за перевозку грузов, порожнего грузового вагона (вагонов), контейнера (контейнеров) за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере 50 процентов платы за перевозку данных грузов, порожнего грузового вагона (вагонов), контейнера (контейнеров).

Поскольку предусмотренная нормами ст. 97 УЖТ РФ неустойка носит исключительный характер, то убытки, возникшие у получателя вследствие просрочки доставки груза взысканию не подлежат.

Следовательно, исковое заявление подлежит удовлетворению только в размере неустойки.

Задача № 10.

Между ПАО «Сибур» (продавец) и ООО «Спеупродукт» (покупатель) заключен договор поставки, по условиям которого продавец обязался поставить покупателю отдельными партиями товар, соответствующий спецификации. Во исполнение договора поставки ПАО «Сибур» отгрузило, а ПАО «РЖД» приняло груз, - 400 тонн гранулированного полипропилена. Все вагоны с указанным грузом были опломбированы на станции отправления, - Томск – грузовой с наложением запорно-пломбировочных устройств на каждый вагон.

При прибытии состава на станцию назначения Челябинск – грузовой грузополучателем был установлен факт недостачи, а именно в двух из десяти вагонов были заполнены только половина мест. Общая недостача составила 100 тонн. Коммерческим актом было установлено, что оба вагона технически исправны, на каждом исправные запорно-пломбировочные устройства и пломбы, наложенные отправителем на станции отправления.

Грузополучатель направил перевозчику претензию о возмещении стоимости частично утраченного груза и возврате части провозной платы. Получив отказ, обратился в суд с иском.

Подлежит ли иск удовлетворению?

Решение

Согласно нормам с. 95 УЖТ РФ Перевозчик несет ответственность за несохранность груза, грузобагажа после принятия его для перевозки и хранения и до выдачи его грузополучателю (получателю), если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза, грузобагажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам. Следовательно, бремя доказывания отсутствия вины лежит на перевозчике.

Из условий задачи следует, что вагоны технически исправны и были опломбированы отправителем на станции отправления, причем коммерческим актом

подтверждается исправность запорн-пломбировочных устройств и ненарушенность пломб отправителя. Это свидетельствует о том, что в пути следования доступ к грузу со стороны третьих лиц был исключен.

Согласно норме абзаца первого ст. 118 УЖТ РФ перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого для перевозки груза, грузобагажа (при повагонной отправке) в случае, если груз, грузобагаж прибыли в исправных вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем, либо исправных вагоне, контейнере без перегрузки в пути следования с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой, а также при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности груза, грузобагажа.

Следовательно, иск в отношении железной дороги не может быть удовлетворен.

Методические рекомендации по решению учебных задач (кейсов)

Прежде чем решать задачи по определенной теме, студенту необходимо изучить соответствующие литературные источники, законодательство и судебную практику его применения с целью усвоения материала и создания основы для аргументации решений.

При решении конкретной задачи студенту настоятельно рекомендуется:

во-первых, определить те обстоятельства, которые имеют значение для разрешения ситуации, исключить те, которые не имеют значение для решения спора и сформулировать тот вопрос, ответ на который следует искать в соответствующих нормативно-правовых актах;

во-вторых, в тексте нормативно-правового акта определить норму (нормы) права, применимую для разрешения спора и обосновать свой выбор;

в-третьих, сделать вывод о должном результате применения этой нормы (норм).

Таким образом, обоснованное решение должно содержать установление юридически значимых обстоятельств дела, их правовую оценку с точки зрения применимого материального закона и должную аргументацию.

Критерии оценки решения учебной задачи

«отлично» - задача решена верно, даны ссылки на законодательные акты, юридически грамотно оформлено решение, даны развернутые ответы на дополнительные вопросы к задаче;

«хорошо» - задача решена верно, даны ссылки на законодательные акты, допущены несущественные ошибки в оформлении решения, даны не все ответы на дополнительные вопросы к задаче;

«удовлетворительно» - резолютивная часть решения в целом правильна, но аргументация неполная, проанализированы не все законодательные акты, даны не все ответы на дополнительные вопросы к задаче.

«неудовлетворительно» - задача решена неверно. Отсутствует оценка условий задачи либо они оценены неправильно. Неправильно определена правовая природа спора. Грубые ошибки в толковании и применении материальных норм к спорной ситуации. Отсутствует должная аргументация решения.

Информация о разработчиках

Фамилия Имя Отчество, ученая степень, ученое звание, место работы, должность