**Институт экономики, управления и права**

Контрольная работа по курсу:

**«Транспортное право»**

Выполнила:

Студентка группы № 271-у (г.Казань)

Юридического факультета

Специальность «юриспруденция»

Алексеева И.В.

2010 год

**Транспортная система РФ**

Транспортная система России характеризуется развитой транспортной сетью, включающей в себя железные дороги, автомобильные дороги с твердым покрытием, воздушные линии, магистральные нефте- и продуктопроводы, магистральные газопроводы, речные судоходные пути и множество морских трасс.

Каждым видом транспорта управляет собственная система управления.

Общее руководство транспортной системой осуществляет Министерство транспорта РФ. Основы ее полномочий заложены Указом Президента РФ от 20 мая 2004 г. N 649 «Вопросы структуры федеральных органов исполнительной власти». Этим указом (п. 1) создан путем разделения Министерства транспорта и связи РФ новый орган управления транспортной системой страны – Министерство транспорта РФ.

Новая структура объединила в своем составе ряд служб, занимающихся надзором и управлением в сфере транспорта:

* федеральная служба по надзору в сфере транспорта;
* федеральное агентство воздушного транспорта;
* федеральное дорожное агентство;
* федеральное агентство железнодорожного транспорта;
* федеральное агентство морского и речного транспорта;
* федеральное агентство геодезии и картографии.

Статус Министерства транспорта РФ установлен Постановлением Правительства РФ от 11 июня 2004 г. № 274.

Министерство является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере:

* воздушного (гражданской авиации) транспорта;
* морского транспорта;
* внутреннего водного транспорта;
* железнодорожного транспорта;
* автомобильного транспорта;
* городского электрического (включая метрополитен) транспорта;
* промышленного транспорта;
* дорожного хозяйства;
* геодезической и картографической деятельности, наименований географических объектов.

Министерство осуществляет координацию деятельности входящих в его состав служб. Оно самостоятельно осуществляет нормативно-правовое регулирование, а также разрабатывает и вносит в Правительство РФ проекты федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента и Правительства РФ по вопросам:

* структурного реформирования в области транспорта и дорожного хозяйства;
* развития воздушного (гражданской авиации), морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, промышленного транспорта, в том числе морских рыбных портов (за исключением рыбопромысловых колхозов и отраслевых хозяйств);
* строительства, проектирования, эксплуатации автодорог;
* регулирования в области геодезической и картографической деятельности и наименований географических объектов;
* международного сотрудничества в области транспорта и дорожного хозяйства, геодезической и картографической деятельности, а также наименований географических объектов;
* бюджетного финансирования в области транспорта и дорожного хозяйства;
* проведения экспертизы и прогнозирования в области транспорта и дорожного хозяйства, а также геодезической и картографической деятельности;
* транспортной безопасности.

Министерство транспорта РФ принимает участие в выработке тарифной политики в области транспорта, геодезической и картографической деятельности.

Огромные пространства и суровый климат предопределили первостепенное значение для России всепогодных видов наземного транспорта — железнодорожный и трубопроводный. На них падает основной объём грузовой работы. Водный транспорт играет в России значительно меньшую роль из-за короткого навигационного периода. Роль автомобильного транспорта в общем грузообороте в связи с крайне незначительными средними расстояниями перевозок (в пределах городов и пригородов, в карьерах открытых разработок полезных ископаемых, на лесовозных дорогах в районах лесозаготовок и т. д.) также невелика, несмотря на то, что им перевозится больше половины грузов. Важной особенностью транспортной системы России является её тесная взаимосвязь с производством.

Современное состояние транспортной системы характеризуется низким техническим уровнем производственной базы большинства предприятий и износом подавляющего большинства транспортных средств, что приводит к снижению безопасности её работы, а также отсутствием инвестиций для преодоления данных проблем.

Транспортное пространство представляет собой совокупность самостоятельных организаций — перевозчиков и посредников — с преобладанием мелкого капитала, что явилось следствием дезинтеграции экономики в 90-е годы XX века.

Транспортная система России имеет сложную структуру, она включает несколько подсистем (железнодорожную, автомобильную, морскую, речную, воздушную и трубопроводы), каждая из которых состоит из основных элементов: инфраструктуры, транспортных средств и управления. К транспортной системе относятся транспортные узлы и коридоры, а также промышленный и общественный транспорт.

Железнодорожный транспорт наиболее развит в России. По протяжённости железнодорожного полотна (около 90 тысяч км, треть из которых электрифицирована) Россия находится на втором месте после США. В европейской части страны железнодорожная сеть имеет радиальный вид, железные дороги сходятся к Москве. Первая крупная железнодорожная магистраль Санкт-Петербург — Москва вступила в строй в 1851 году. Тогда же началось строительство железных дорог из Санкт-Петербурга в южном направлении.

В азиатской части железнодорожная сеть имеет широтное простирание и небольшую плотность. Важнейшая магистраль — Транссибирская — начала строиться в 1892 году одновременно от Челябинска через Новониколаевск на Красноярск и Иркутск и от Владивостока на Хабаровск. Движение открыто в 1916 году.

В 1913 году была построены ветвь Тюмень — Омск — Екатеринбург.

Позже были построены широтные дублёры Транссибирской магистрали: линия Карталы — Астана — Павлодар — Барнаул — Артышта, которая в середине ХХ века была продолжена до Усть-Кута (через Новокузнецк, Абакан, Тайшет, Братск); линия Семипалатинск, Барнаул, Новосибирск; Байкало-Амурская магистраль.

В 1970—1980-х годах для освоения нефтяных и газовых ресурсов Западной Сибири была построена железная дорога Тюмень — Сургут — Уренгой — Ямбург.

В настоящее время со странами дальнего зарубежья Россия связана только через Белоруссию и Украину (за исключением Калининградской области, которая сама является анклавом). Украине сейчас принадлежит и морская железнодорожная переправа Ильичёвск — Варна.

Морской транспорт - этому виду транспорта принадлежит главная роль в межгосударственном грузообороте. Важность морского транспорта для России определяется её положением на берегах трёх океанов и протяжённостью морской границы 42 тысячи километров. Основные порты: на Чёрном море — Новороссийск, Таганрог, Туапсе; на Балтийском — Калининград, Балтийск, Санкт-Петербург, Выборг; на Баренцевом — Мурманск; на Белом — Архангельск; на Японском — Ванино, Владивосток, Находка, Порт Восточный

Внутренние речные судоходные пути России составляют 80 тысяч километров. Роль речного транспорта резко повышается в ряде регионов Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Основным в России является Волго-Камский речной бассейн, на который приходится 40 % грузооборота речного флота. Благодаря Волго-Балтийскому, Беломорско-Балтийскому и Волго-Донскому каналам Волга стала стержнем единой водной системы европейской части России, а Москва — «портом пяти морей».

К другим важным рекам европейской России относятся Северная Двина с притоками, Сухона, Онега, Свирь, Нева.

В Сибири основные реки — Енисей, Лена, Обь и их притоки. Все они используются для судоходства и сплава леса, перевозки продовольствия и промышленных товаров в отдалённые регионы. Значение сибирских речных путей весьма значительно, вследствие неразвитости железных дорог (особенно в меридиональном направлении). Реки связывают южные районы Западной и Восточной Сибири с Заполярьем. По Оби и Иртышу транспортируется нефть из Тюмени. Обь судоходна на протяжении 3600 км, Енисей — 3300 км, Лена — 4000 км (навигация продолжается 4-5 месяцев). Порты нижнего течения Енисей — Дудинка и Игарка — доступны для морских судов, следующих Северным морским путём. Крупнейшие перевалочные пункты грузов с рек на железные дороги — Красноярск, Братск, Усть-Кут.

Важнейшей речной магистралью Дальнего Востока является Амур. Судоходство осуществляется на всём протяжении реки.

Развитие трубопроводного транспорта в России началось в конце 50-х гг. XX века. Важнейшими транспортируемыми грузами являются сырая нефть, природный и попутный газ. Транспортировка нефтепродуктов, жидких и газообразных химикатов перспективно, но в настоящее время продуктопроводы не получили большого распространения. В России преобладают трубопроводы большого диаметра (1220 и 1420 мм) и большой протяженности в широтном направлении.

Нефтепровод «Дружба» — крупнейшая экспортная магистраль России (Альметьевск — Самара — Унеча — Мозырь — Брест и далее в страны Восточной и Западной Европы);

Альметьевск — Нижний Новгород — Рязань — Москва;

Нижний Новгород — Ярославль — Кириши;

Самара — Лисичанск — Кременчуг — Херсон, Снегирёвка — Одесса;

Сургут — Тюмень — Уфа — Альметьевск;

Нижневартовск — Самара;

Сургут — Полоцк;

Александровское — Анжеро-Судженск;

Красноярск — Ангарск;

Сургут — Омск — Павлодар — Чимкент — Чарджоу.

Газопровод Саратов — Москва — первый газопровод в России (840 км);

Ставрополь — Москва;

Краснодарский край — Ростов-на-Дону — Серпухов — Санкт-Петербург;

Средняя Азия — Урал

Медвежье — Надым — Тюмень — Уфа — Торжок;

Надым — Пунга — Пермь;

Уренгой — Сургут — Тобольск — Тюмень — Челябинск.

крупнейшая в мире система газопроводов[3] Уренгой — Помары — Ужгород — страны Восточной и Западной Европы (4451 км),

газопровод, проходящий от Оренбурга через Украину в страны Восточной и Западной Европы.

Продуктопроводы:

Уфа — Брест с ответвлением на Ужгород;

Уфа — Омск — Новосибирск;

Нижнекамск — Одесса.

Автотранспорт в России развит слабо: он занимает одно из последних мест по объёму грузооборота. В связи с высокой стоимостью строительства дорог в сложных природных условиях и огромной территорией по плотности автомобильных дорог Россия уступает даже большинству развивающихся стран. Общая протяжённость автодорог — 910 тыс. км, из них 745 тыс. км покрыты асфальтом (в подавляющем большинстве не соответствуют мировым стандартам), 45,4 тыс. км дорог федерального значения.

Тем не менее, автомобильный транспорт имеет неоспоримое преимущество — мобильность, а для пассажиров обладает комфортом, что создает перспективы для роста его роли.

Воздушный транспорт является самым дорогим, что ограничивает его грузовое применение (скоропортящиеся грузы), бо́льшее значение он имеет для пассажироперевозок. В районах Крайнего Севера важную роль играют вертолеты: перевозят грузы и пассажиров на производственные объекты, оказывают срочную медицинскую помощь и т. д. Основными центрами авиасообщения являются Москва, Санкт-Петербург, курорты Северного Кавказа, Екатеринбург, Новосибирск, Иркутск, Хабаровск, Владивосток.

В России самые протяжённые в мире авиатрассы (800 тыс. км):

Москва — Екатеринбург — Новосибирск — Иркутск — Хабаровск — Владивосток;

Москва — Новосибирск — Иркутск — Якутск — Магадан — Петропавловск-Камчатский;

Санкт-Петербург — Екатеринбург — Новосибирск — Иркутск — Хабаровск — Владивосток;

Санкт-Петербург — Пермь — Омск — Новосибирск — Иркутск — Якутск — Магадан — Петропавловск-Камчатский.

К промышленному транспорту относится транспорт не общего пользования и технологический транспорт, выполняющий производственно-технологические перевозки грузов на внутренних дорогах промышленных предприятий и организаций, комплексов зданий и сооружений, транспортных служб, и не выходит на дороги общего пользования.

Во внутригородских перевозках пассажиров в России лидируют автобусы. В крупнейших городах также налажено трамвайное и троллейбусное сообщение. Эксплуатационная длина трамвайных и троллейбусных линий 7,6 тыс. км. Самой протяжённой трамвайной сетью в мире располагает Санкт-Петербург (более половины находится в аварийном состоянии). В семи крупнейших городах — Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Самаре, Екатеринбурге, Новосибирске и Казани — имеется метрополитен. Вследствие развития многоэтажного строительства в крупных городах всё большее значение принимает такой вид транспорта, как лифт.

Электронный "транспорт" не входит в транспортную систему, а входит в энергетическую систему.

На территории России можно выделить два типа транспортных узлов.

Узлы международного, федерального уровня, зона их влияния распространяется на крупные экономические районы: Сибирь, Дальний Восток, Урал, Поволжье, Центральная Россия, Юг России, Северо-Запад России. К федеральным узлам относятся Москва, Санкт-Петербург, Калининград, Ростов-на-Дону, Нижний Новгород, Екатеринбург, Новосибирск, Владивосток.

Узлы регионального (межрегионального) значения, зона их влияния распространяется на один, два, три субъекта Российской Федерации (республика, край, область, округ).

Федеральные и региональные транспортные узлы взаимно дополняют друг друга: грузы с определенной территории первоначально аккумулируются в региональном узле в необходимых для формирования маршрутного направления объёмах, а потом централизованно доставляются в федеральный транспортный узел, что позволяет сократить порожний ход транспорта.

Путь из Европы в Азию через Россию — кратчайший, поэтому для неё экономически целесообразно развитие транспортных коридоров. В настоящее время по территории России проходят три панъевропейских транспортных коридора: первый (Хельсинки — Таллин — Рига — Каунас и Клайпеда — Варшава и Гданьск), второй (Берлин — Познань — Варшава — Брест — Минск — Смоленск — Москва — Нижний Новгород) и девятый (Хельсинки — Выборг — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Калининград — Киев — Любашевка — Кишинёв — Бухарест — Димитровград — Александрополис), а также «нефтепровод Дружба».

Стратегически важными являются Транссибирская магистраль, паромные линии на Балтике, коридор для доставки грузов с Тихоокеанского побережья США в Китай через российские порты Приморья, воздушное пространство России.

Задача

В аэропорт поступил скоропортящийся груз - клубника. Из-за метеорологических условий он был доставлен с просрочкой более двух суток. Вследствие этого ягоды полностью сгнили, и грузополучатель - ЗАО "Ягода" отказалось от его получения. Одновременно грузополучатель потребовал составления аэропортом коммерческого акта, но тот, ссылаясь на отсутствие своей вины, настаивал на приемке груза ЗАО «Ягода». Дайте правовую оценку сложившейся ситуации.

Согласно статьи 111 Воздушного кодекса РФ «Грузополучатель обязан принять и вывезти груз. Грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением».

Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа установлена статьей 796 Гражданского кодекса Российской Федерации. Так, в соответствии с п. 1 вышеуказанной статьи перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, произошедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Также данной статьей установлено, что документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа.

В случае отказа перевозчика от составления коммерческого акта или оформления его с нарушением грузополучатель имеет право до вывоза груза со станции (порта, пристани) подать об этом письменное заявление перевозчику об отказе или об иных нарушениях. Перевозчик (порт, пристань) на заявление об отказе в составлении коммерческого акта или об оформлении его с нарушением установленных требований обязан дать грузополучателю мотивированный ответ по существу заявления в отношении скоропортящихся грузов в течение одного дня, в отношении других грузов - в течение трех дней со дня получения заявления.

Представители сторон, участвующие в составлении коммерческого акта, не вправе отказаться от его подписания. В случае несогласия с содержанием коммерческого акта представители сторон вправе изложить свое мнение.

Обжалование действий перевозчиков при отказе в составлении коммерческого акта имеет немаловажное значение при предъявлении претензии к перевозчику при отсутствии коммерческого акта. В этом случае помимо документов, представление которых необходимо при предъявлении претензии, грузополучателем вместо коммерческого акта представляется документ, которым отказ в составлении коммерческого акта был обжалован.

Наличие акта приемки продукции и доказательств об обжаловании отказа перевозчика составить коммерческий акт дает основание для предъявления претензии и иска к перевозчику и грузоотправителю.

Кроме того, ст. 124 Воздушного кодекса указывает, что отсутствие коммерческого акта не лишает грузоотправителя, грузополучателя права на предъявление претензии или иска.