problemy, perspektyvy, zarubizhnyi dosvid.Pravo Ukrainy.2007.№ 9.S.41–45

5. Zhovnirchyk Ya.F. Terytorialna hromada v systemi mistsevoho samovriaduvannia.Visnyk Khmelnytskoho instytutu rehionalnoho upravlinnia ta prava. 2004. №4.S. 353–355.

6. Ivanova Ye.O. Pravovyi rezhym zemel zhytlovoi ta hromadskoi zabudovy u mistakh. Visnyk Odeskoho instytutu vnutrishnikh sprav. 2004. № 1.S. 130–133.

7. Hrushevskyi M.S. Istoriia Ukrainy-Rusy: v 11 t.; 12 kn. / red. kol.: P.S. Sokhan (holova) ta in. Kyiv: Naukova dumka, 1991. T. 1.736 s. (Pamiatky istorychnoi dumky Ukrainy).

8. Hural P.F. Terytorialna hromada v Ukraini. Istoryko-pravove doslidzhennia: dys. doktora yuryd. nauk. Lviv, 2009. 439 s.

9. Bilenchuk P.D, Bilenchuk P.D., Kravchenko V.V. Mistseve samovriaduvannia v Ukraini: munitsypalne pravo: navch. posib. dlia vyshch. navch. zakl.Ievropeiskyi uiversytet upravlinnia, bezpeky ta informatsiino-pravovykh tekhnolohii;. Kyiv: Atika, 2000. 304 s.

10. Bachur B.S. Instytut zemelnykh vidnosyn u tsyvilnomu zvychaievomu pravi Ukrainy v Kh – seredyni KhIKh stolit (istoryko-pravovyi aspekt): monohrafiia.Odesa: Odeskyi nats. un-t im. I.I.Mechnykova, 2008. 204 s.

УДК 341.96

Скворцова Т.А.,
Матьовка И.И.
Ростовский государственный университет путей сообщения
DOI: 10.24412/2520-6990-2021-895-54-56

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Skvortsova T.A.,
Matovka I.I.
Rostov State Transport University

LEGAL REGULATION OF TRANSPORTATION OBLIGATIONS FOR INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION

Аннотация.
Статья посвящена вопросам правового регулирования транспортных обязательств по международной перевозке грузов. Проанализированы проблемные моменты регулирования транзитных перевозок грузов. Исследованы коллизионные привязки в сфере регулирования грузовых перевозок в международном сообщении. Сформулировано определение понятия транспортного обязательства по международной перевозке грузов.

Abstract.
The article is devoted to the issues of legal regulation of transport obligations for the international carriage of goods. The problematic aspects of regulating the transit transport of goods are analyzed. Conflict-of-laws relations in the sphere of cargo transportation regulation in international traffic are investigated. The definition of the concept of a transport obligation for the international carriage of goods is formulated.

Ключевые слова: *международная перевозка грузов, транспортное обязательство, договор международной перевозки грузов, коллизионное регулирование международных перевозок.*

Keywords: *international carriage of goods, transport obligation, contract for the international carriage of goods, conflict of laws regulation of international transport.*

Транспорт является одной из важнейших отраслей экономики, а также составной частью производственной и социальной инфраструктуры не только определенного государства, но и всего международного сообщества в целом. Развитию транспортных коммуникаций в Российской Федерации придаётся немалое значение, потому что они не только связывают все регионы внутри страны, но и позволяют России взаимодействовать с другими государствами. Перемещение грузов составляет основное содержание в сфере деятельности транспорта. Указанные обстоятельства обусловили актуальность рассматриваемой темы.

Правовое регулирование отношений по международным перевозкам грузов регулируются комплексом международных конвенций, действующих на различных видах транспорта, а также внутренними правовыми актами.

Так, в области автомобильной перевозки грузов действует Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года (далее – КДПГ) [1]. В соответствии со ст. 1 КДПГ международная Конвенция «применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов транспортными средствами за вознаграждение, когда место принятия груза и место, предназначенное для сдачи груза, указанные в договоре, находятся в двух разных странах, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции, независимо от местожительства и национальности сторон договора».

Следовательно, для определения возможности

применения КДПГ к конкретным отношениям следует учитывать исключительно место отправления и место назначения груза, место жительства и национальность заключающих договор сторон значения не имеет. Более того, Верховный Суд РФ указал, что Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года возможно в том числе к договору международной перевозки, сторонами которого (грузоотправитель или пассажир и перевозчик) являются российские физические и юридические лица [2]. Данный вывод Верховного Суда РФ выступает в качестве аргументации судов при рассмотрении конкретных дел. Так, например, Арбитражный суд Центрального округа в Постановлении от 20.07.2016 г. № Ф10-2523/2016 по делу № А08-5931/2015 указал на необходимость применения Конвенции, т.к. именно местонахождение пунктов погрузки и доставки в различных государствах является определяющим основанием для применения к договору дорожной перевозки грузов положений Конвенции. Перевозка груза, по поводу которой возник спор между сторонами, осуществлялась из Чешской республики в Российскую Федерацию, то есть местонахождение пунктов погрузки и назначения груза находилось на территории двух различных государств [3].

Более того, КДПГ применяется именно к гражданско-правовым отношениям, возникшим между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем), и не регулирует административно-властные отношения сторон договора международной перевозки с таможенными органами.

Область применения Конвенции, определенная в её ст. 1, сформулирована узко. В связи с чем одной из основных проблем в сфере правового регулирования международной перевозки груза является то, что КДПГ не относится к транзитным перевозкам.

В соответствии со ст. 1 Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 24.07.1998 г. № 127-ФЗ под международной автомобильной перевозкой понимается также проезд не груженого транспортного средства по территориям двух и более государств [4]. Таким образом, перевозки транзитом в соответствии с законодательством Российской Федерации через территорию иностранного государства также относятся к международным автомобильным перевозкам.

Постановлением № 47-13 Межпарламентской Ассамблеи государств - участников СНГ «О Глоссарии терминов и понятий, используемых государствами - участниками СНГ в пограничной сфере» от 13.04.2018 г. дано следующее определение международной перевозки грузов - «перевозка грузов на транспортных средствах, зарегистрированных на территории договорившихся государств, с пересечением границы хотя бы одного из них, в том числе перевозка транзитом по их территории...» [5].

Следовательно, при разрешении споров, связанных с транзитными перевозками на территории России через иностранное государство или на территории стран СНГ, будет возникать коллизия относительно применимого права.

Международные договоры, а также положения национального законодательства содержат коллизионные нормы, направленные на определение применимого права, например, при решении вопросов касающихся ответственности сторон договора международной перевозки или определения пункта назначения груза и т.д. При этом особые коллизионные привязки в области международных грузовых перевозок отсутствуют, поэтому можно обозначить следующие наиболее часто встречающиеся общие типы коллизионные привязок: закон страны заключения договора, закон страны прибытия, закон страны происшествия, закон страны отправления, закон суда, закон местонахождения вещи (груза), закон места нахождения юридического лица, в частности перевозчика.

Следует отметить, что ни международные нормативные правовые акты, ни положения национального законодательства Российской Федерации не содержат определение понятия «договор международной перевозки грузов». Так, определения договора международной перевозки, содержащиеся во многих международных документах, обладают узкопрофильным характером, то есть описывают международную перевозку в контексте с конкретным видом транспорта, применяемого для перевозки грузов.

В юридической литературе встречаются различные подходы к определению международных перевозок грузов. Так, В.Г. Ермолаев и О.В. Сиваков под международными перевозками понимают перевозки, когда груз в процессе перевозки пересекает границу государства и перемещаются через территорию больше, чем одного государства [6]. В свою очередь, В.Т. Батычко считает, что под международной перевозкой понимается перевозка грузов между двумя и более странами, которая исполняется при условиях, установленных заключенными данными государствами международными договорами [7]. Однако не всегда не территории государств перевозки могут действовать положения международных договоров.

С учётом представленных определений транспортное обязательство по международной перевозке грузов можно определить как договорное обязательство, в соответствии с которым перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз на территории одного государства в пункт назначения, находящийся на территории другого государства, и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Список литературы

1. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Заключена в г. Женеве 19.05.1956, с изм. от 05.07.1978) // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».
2. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.07.2019 № 24 «О применении норм международного частного права судами Российской Федерации» // Российская газета. 17.07.2019. № 154.
3. Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 20.07.2016 № Ф10-2523/2016 по делу N А08-5931/2015 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс.
4. Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» // Российская газета. 04.08.1998. № 146.
5. Постановление № 47-13 Межпарламентской Ассамблеи государств - участников СНГ «О Глоссарии терминов и понятий, используемых государствами - участниками СНГ в пограничной сфере» (Принято в г. Санкт-Петербурге 13.04.2018) // Единый реестр правовых актов и других документов СНГ. - http://cis.minsk.by.
6. Ермолаев В. Г., Сиваков О. В. Международное частное право. Курс лекций. - М.: Былина, 1999.
7. Батычко В.Т. Международное частное право. Курс лекций. - Таганрог: ТТИ ЮФУ, 2011.

УДК 004.056.5:378.1 (045)

Харитоненко Ігорь Олександрович
аспірант Київського університету права
НАН України
DOI: 10.24412/2520-6990-2021-895-56-59

СОЦІАЛЬНА ОБУМОВЛЕНІСТЬ ПРОТИДІЇ КІБЕРЗЛОЧИНАМ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВИМИ ЗАСОБАМИ

Харитоненко Игорь Александрович
аспирант Киевского университета права
НАН Украины

СОЦИАЛЬНАЯ ОБУСЛОВЛЕННОСТЬ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ КИБЕРПРЕСТУПЛЕНИЙ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫМИ СРЕДСТВАМИ

ORCID: 0000-0002-1772-2312

Kharitonenko Igor Oleksandrovich
postgraduate student of Kyiv
University of Law of NAS of Ukraine

SOCIAL CONDITIONALITY AGAINST CYBER CRIMES BY CRIMINAL REMEDIES

Анотація.

В статті визначено соціальну обумовленість та сучасний стан кіберзлочинності з урахуванням різнобічних чинників, які впливають на зміну її кількісних та якісних показників. Підкреслено глобалізм, високий рівень суспільної небезпеки і масовість наслідків кібернетичних загроз. Окреслено основні чинники криміналізації діянь, які мають ознаки кіберзлочинів. Зазначено, що гарантування кіберстійкості та кібербезпеки національної інформаційної інфраструктури є їх охорона кримінально-правовими засобами.

Аннотация.

В статье определено социальную обусловленность и современное состояние киберпреступности с учетом разносторонних факторов, влияющих на изменение ее количественных и качественных показателей. Подчеркнуто глобализм, высокий уровень общественной опасности и массовость последствий кибернетических угроз. Определены основные факторы криминализации деяний, имеющих признаки киберпреступлений. Указано, что обеспечение киберстойкости и кибербезопасности национальной информационной инфраструктуры является их охрана уголовно-правовыми средствами.

Abstarct.

The article defines the social conditionality and the current state of cybercrime, taking into account various factors that affect the change of its quantitative and qualitative indicators. Globalism, a high level of public danger and the massive consequences of cyber threats are emphasized. The main factors of criminalization of acts that have signs of cybercrime are outlined. It is noted that guaranteeing cyber resilience and cybersecurity of the national information infrastructure is their protection by criminal law.