

Все голограммы, кинеграммы или самоклеящиеся этикетки защищены от вторичного использования. Правильный выбор связующего материала приводит к саморазрушению (деметаллизации) этикетки при попытке ее отрыва от поверхности носителя. Наиболее просто это реализуется при использовании в качестве основы эластичной полимерной пленки. При попытке отклеить голограмму, кинеграмму или самоклеящуюся этикетку происходит деформация подложки и, как следствие, разрушение лаковых слоев с микрорельефом. Для защиты упаковки от вскрытия применяются топографические наклейки с частичным разрушением. В данном случае уничтожению подлежат небольшие участки топографического изображения, в более или менее явной форме изменяющие внешний вид наклейки. Такая наклейка может содержать до 24 слоев, в том числе прослоек клеев различных типов. Клеи подбираются таким образом, чтобы разрушение голограммы произошло при использовании нагрева или растворителей. При попытке отклеить (вскрыть упаковку) происходит полное или частичное уничтожение изображения.

Кроме того, у ряда правообладателей существуют голограммы, отдельно предназначенные для реализации продукции и отдельно для сдачи в прокат, а также специальные марки регистрационных знаков, изготовленные по аналогии с акцизными. Это могут быть как запрещающие, например «Не для продажи в Республике Беларусь», так и марки регионов, куда направляется продукция «Для реализации только на территории Республики Беларусь».

Нередко для видеокассет используется бумажная наклейка с информацией об аудиовизуальном произведении (располагается на верхней части видеокассеты). На ней указаны изготовитель, название аудиовизуального произведения, указание продолжительности воспроизведения, буквенные или буквенно-цифровые обозначения, знаки охраны авторского права и исключительных смежных прав. Имеются также и другие тексты, в основном предупреждающие об ответственности за нарушение авторского права и исключительных смежных прав.

Исследование указанных защитных элементов и соответствие их оригинальным может проводиться в рамках судебно-технической экспертизы документов, а при исследовании магнитных и оптических носителей объектов интеллектуальной собственности – методики технико-криминалистического исследования магнитных и оптических носителей информации, содержащих объекты интеллектуальной собственности, в целях установления технических признаков контрафактности (утверждена Межведомственным научно-методическим советом в области судебной экспертизы при Межведомственной комиссии по вопросам судебно-экспертной деятельности при Совете Безопасности Республики Беларусь, протокол от 26 мая 2010 г. № 8).

В процессе проведения такого исследования устанавливается наличие либо отсутствие технических средств защиты, вносимых правообладателем в собственную продукцию, т. е. голографических, кинеграфических наклеек, специальных марок и т. д.

*В ходе данного исследования изучаются следующие их параметры: линейные размеры; формат набора, величина пробелов между строками, словами и буквами, длина строк и величина абзацных отступов, а также признаки, связанные с техническими недостатками верстки (перекосы полос, непараллельные и искривленные строки); конфигурация букв и цифр; вид печати серийного номера (ряд фирм, например «СР Диджитал», «Вест Видео», «Крупный План», делают на своей продукции серийный номер путем выжигания); изображения (содержание) логотипов фирмы производителя; особенности взаиморасположения отдельных деталей; толщина*

*штрихов; дифракционная эффективность штрихов и фона (особенности окрашенности, воспринимаемые под различными углами зрения).*

Проведение данных исследований будет способствовать оперативной реализации полученной информации о способе изготовления поддельных технических средств защиты товаров и используемых для этого материалов, а также установлению и изобличению виновных лиц.

УДК 347.518

*А.В. Чигилейчик*

### **ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО КАК ОСОБЫЙ ОБЪЕКТ ГРАЖДАНСКИХ ПРАВ**

Дорожное движение всегда отличалось повышенной опасностью и содержало возможность совершения дорожно-транспортных происшествий, приводящих к гибели и травматизму людей. Не случайно создание условий для максимальной защищенности участников дорожного движения и снижение общих потерь в дорожном движении является целью Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 июня 2006 г. № 757. Вместе с тем повышение общего уровня здоровья населения и снижение смертности в соответствии с Концепцией национальной безопасности Республики Беларусь, утвержденной указом Президента Республики Беларусь от 9 ноября 2010 г. № 575, относятся к основным национальным интересам. В этой связи особое значение придается правовому регулированию отношений, возникающих в сфере владения, пользования и распоряжения транспортными средствами, относящимися на основании ст. 128 Гражданского кодекса Республики Беларусь (ГК) к категории вещей, входящих в систему объектов гражданских прав.

По объему оборотоспособности транспортные средства, являясь в основном движимой оборотоспособной вещью, не изъяты и не ограничены в обороте. В то же время их участие в гражданско-правовом обороте подчинено особым правилам, которые достаточно полно регламентированы в действующем законодательстве. Стремление законодателя к упорядочению соответствующих правовых норм обусловлено особой социальной и правовой ответственностью, существующей в сфере использования транспортных средств в дорожном движении. Предполагая возможные негативные последствия, вызванные реализацией правомочий собственника в отношении транспортных средств, действующее гражданское законодательство определяет особый правовой режим указанной категории вещей. Правовой режим транспортных средств включает в себя регламентированный нормами права порядок осуществления собственником (иными лицами, в случаях предусмотренных законодательством) правомочий владения, пользования и распоряжения данным объектом гражданских прав (п. 1 ст. 210 ГК).

В отношении транспортных средств на основании и в порядке, предусмотренных в законе, допустимо осуществление самых разнообразных сделок, например купли-продажи, мены, дарения, наследования и некоторых других. В то же время, обладая присущими иным оборотоспособным вещам признаками, большинство транспортных средств характеризуются специальным правовым положением, отличным от правового положения иных объектов гражданских прав: транспортные средства относятся к источнику повышенной опасности. Именно принадлежность к указанной правовой категории обуславливает отнесение транспортных средств к особым объектам гражданских прав.

Вместе с тем правовой режим источника повышенной опасности, обусловленный действием ст. 948 ГК, распространяется не на все виды транспортных средств. Несмотря на то что Правила дорожного движения, утвержденные указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения», позволяют трактовать понятие транспортного средства расширительно, анализ абзаца 2 п. 120 Положения о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530 «О страховой деятельности» (далее – Положение), свидетельствует о том, что правовое положение источника повышенной опасности распространяется исключительно на механические транспортные средства. Таким образом, правовой режим механических транспортных средств, используемых в сфере дорожного движения, предполагает в отношении их владельцев:

особую повышенную ответственность за вред, причиненный жизни, здоровью и (или) имуществу граждан или юридических лиц;

необходимость заключения договора обязательного страхования гражданской ответственности за вред, причиненный в дорожном движении (п. 122 Положения);

специальный порядок отчуждения и передачи транспортного средства иным лицам, включающий государственную регистрацию и государственный учет транспортных средств, а также договоров, связанных с его отчуждением;

ограничение в ряде случаев правомочия пользования транспортным средством ввиду отдельных юридических фактов, выходящих за сферу гражданского права, таких, как наличие специального права на управление транспортным средством, необходимого для реализации правомочия пользования, реализуемого в процессе личного или хозяйственного потребления указанной вещи.

Ответственность владельца транспортного средства, установленная ст. 948 ГК, не является безграничной и не подлежит применению при доказанности возникновения вреда вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего (п. 1 ст. 948 ГК). Владелец источника повышенной опасности также может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично по основаниям, предусмотренным п. 2 и 3 ст. 952, т. е. в случае грубой неосторожности самого потерпевшего или с учетом имущественного положения причинителя вреда, за исключением случаев, когда вред причинен действиями, совершенными умышленно.

Между тем ответственность владельца транспортного средства влечет и случайное причинение вреда в процессе его эксплуатации. Этим обладание транспортным средством отличается от ответственности собственников других вещей, не относящихся к категории источников повышенной опасности. Подобное юридическое свойство транспортного средства, обуславливающее его правовое положение, определено необходимостью особого контроля за использованием данного объекта гражданских прав его владельцами или иными лицами, которым передано управление. Еще одним не менее важным фактором, способствующим выделению транспортных средств из массы иных оборотоспособных вещей, является постоянное совершенствование его технических характеристик, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

Необходимость проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как составная часть правового режима данных объектов гражданских прав обусловлена страховой природой безвиновной ответственности, предусмотренной ст. 948 ГК. Заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, будучи направленным

на обеспечение оперативности возмещения вреда, причиненного в результате наступления страхового случая, также способствует разложению причиненных убытков на других лиц, в том числе и на специальные органы, в частности на Белорусское бюро по транспортному страхованию. Сферу названных страховых правоотношений составляют имущественные интересы, связанные с гражданской ответственностью владельцев транспортных средств за вред, причиненный жизни или здоровью физических лиц, их имуществу либо имуществу юридических лиц в результате дорожно-транспортных происшествий (п. 121 Положения). Являясь наиболее действенным способом возмещения вреда (п. 2 ст. 14 ГК, ст. 951 ГК), страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств составляет отдельное правоотношение, соприкасающееся со специальной деликтной ответственностью, предусмотренной ст. 948 ГК. Сочетание деликтной ответственности и указанных страховых правоотношений свидетельствует о преимущественном применении последних. Однако наличие ряда ситуаций, не относящих факт причинения вреда к страховому случаю, и ситуаций, исключающих его наступление, а равно выход наступившего вреда за лимит ответственности страховщика позволяют вести речь о необходимости обязательного резервирования в гражданском законодательстве деликтной ответственности как таковой, ее совершенствовании и практическом применении.

Специальный порядок отчуждения и передачи транспортного средства иным лицам позволяет индивидуализировать юридическую связь владельца транспортного средства (в том числе его собственника) и отнести бремя ответственности в случае причинения вреда на конкретное физическое или юридическое лицо. На территории Республики Беларусь подобный порядок в целях упорядочения сделок по отчуждению транспортных средств и надлежащего обеспечения прав граждан при их совершении определен на основании указа Президента Республики Беларусь от 15 октября 2007 г. № 504 «О некоторых мерах по упорядочению сделок по отчуждению транспортных средств», согласно которому (п. 1) сделки (договоры купли-продажи, мены, дарения) по отчуждению механических транспортных средств, подлежащих государственной регистрации и учету, заключаемых между физическими, юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, должны совершаться в простой письменной форме в трех экземплярах. При этом право собственности, а следовательно и риски, связанные со случайной гибелью, повреждением или порчей данного транспортного средства, возникают у приобретателя по договору с момента его регистрации (п. 2 ст. 224 ГК) в регистрационных или регистрационно-экзаменационных подразделениях Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь или в Государственных инспекциях по надзору за техническим состоянием машин и оборудования Министерства сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь. С этого же момента переходит и ответственность собственника (владельца транспортного средства) в возможных деликтных правоотношениях.

В последующем транспортные средства в целях их идентификации и учета подлежат государственной регистрации и государственному учету (ч. 1 ст. 32 закона Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З «О дорожном движении»), который должен быть осуществлен в течение 10 дней со дня их приобретения (п. 6 Положения о порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1849).

Следовательно переход всей полноты ответственности владельца транспортного средства на иное лицо возможен в силу таких законных оснований, как передача права собственности (п. 2 ст. 210 ГК), а также заключение договора аренды транспортного средства без экипажа (ст. 613 ГК), выдачу доверенности (ст. 186 ГК), а равно издание распоряжения соответствующим органом о передаче ему источника повышенной опасности и т. п. (абзац 2 п. 1 ст. 948 ГК).

Ограничение правомочия пользования транспортным средством, в виду необходимости наличия специального права на его управление не имеет юридического значения для возложения ответственности на владельца данного транспортного средства в порядке и на условиях, предусмотренных ст. 948 ГК. В то же время исключение в гражданско-правовой сфере составляет запрет на подобное использование транспортного средства, предусмотренный в п. 2 ст. 210 ГК. Кроме того, подобные действия, выразившиеся в управлении транспортным средством, в случае отсутствия оснований на его управление влекут последствия в виде наступления страхового случая при обязательном страховании гражданской ответственности по договору комплексного страхования (абзац 4 ч. 3 п. 125 Положения).

Таким образом, изложенное позволяет сделать вывод о том, что транспортное средство, являясь особым объектом гражданских прав (источником повышенной опасности), обладает специальным правовым режимом, предполагающим большую ответственность его владельца, что в определенной мере сказывается на снижении травматизма и гибели людей (участников дорожного движения).

УДК 342.91

*Т.Г. Чудиловская*

### **ИНФОРМАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ЭЛЕКТРОННОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА**

В настоящее время актуальна тема формирования электронного правительства и оказания государственных услуг в электронном виде. Концепция электронного правительства, появившаяся в 1990-х гг., подразумевает максимальное использование в органах государственного управления современных информационно-коммуникационных технологий, в том числе интернета. Их цель – повышение эффективности работы на различных уровнях: между государством и гражданами (G2C – Government-to-Citizen), между государством и бизнесом (G2B – Government-to-Business), между государством и государственными служащими (G2E – Government-to-Employees), между различными ветвями государственной власти (G2G – Government-to-Government).

В основе деятельности электронного правительства лежит электронное информационное взаимодействие государственных организаций и органов власти всех уровней как между собой, так и с иными физическими и юридическими лицами. Процессы развития электронных услуг остро ставят вопросы цифрового доверия. Доверие граждан и предприятий к государственным услугам, предоставляемым в электронном виде, напрямую зависит от уровня обеспечения информационной безопасности инфраструктуры электронного правительства и взаимодействующих элементов.

В процессе получения государственных услуг субъекты информационных отношений заинтересованы в обеспечении:

конфиденциальности (сохранения в тайне) определенной части информации;

достоверности, актуальности, целостности информации;  
защиты от навязывания им ложной (недостоверной, искаженной) информации;  
возможности осуществления непрерывного контроля и управления процессами работы и передачи информации;

защиты части информации от незаконного ее тиражирования;  
разграничения ответственности за нарушения законных прав (интересов) других субъектов информационных отношений и установленных правил обращения с информацией.

В связи с этим обеспечение необходимого уровня информационной безопасности, в первую очередь персональных данных граждан, является одной из первоочередных проблем реализации программы электронного правительства.

Целями обеспечения информационной безопасности при формировании электронного правительства являются исключение или существенное уменьшение возможности нанесения субъектам электронного информационного взаимодействия материального ущерба, морального или иного случайного или преднамеренного вреда, обеспечение конфиденциальности персональных данных, служебной, профессиональной, коммерческой тайны, и сохранения устойчивого функционирования объектов информатизации органов власти, включая информационно-технологический и телекоммуникационный компонент электронного правительства.

Все информационные системы электронного правительства должны обеспечивать защиту информации от несанкционированного изменения и использовать достаточные аппаратные и программные средства обеспечения безопасности.

Информационные системы должны обеспечивать защиту от несанкционированного доступа в случаях, когда информация находится в правовом режиме тайны (конфиденциальной информации). Такая защита должна обеспечиваться в соответствии с требованиями системы информационного регулирования. Для информационных систем электронного правительства недопустимым является отсутствие механизма доступа к информации, распространение и (или) предоставление которой не ограничено в соответствии с законодательством.

Реальные достижения электронного правительства, в том числе и в области информационной безопасности, могут быть обеспечены благодаря использованию системного подхода к планированию и реализации инициатив в области электронного правительства, основанных на разработке и реализации единой архитектуры электронного правительства. Единая архитектура представляет собой структуру, отображающую взаимосвязи между всеми элементами электронного правительства и должна позволить идентифицировать и систематизировать существующие у различных министерств и ведомств потребности по использованию информационно-коммуникационных технологий на базе единых стандартов и технических решений. На различных уровнях архитектуры обеспечение безопасности может осуществляться путем аутентификации и идентификации граждан (пользователей) для доступа к тем или иным государственным информационным ресурсам (базам данных), обеспечения полноты, достоверности и целостности сведений, содержащихся и вносимых в информационные системы, защиты самих баз данных и сетей государственных органов от хищения, модификации, перехвата, защиты используемых при взаимодействии открытых каналов связи.

Однако все еще остается открытым вопрос о единой методологии формирования электронного правительства и установлении единых организационно-технических требований к его формированию и последующему существованию, в том числе и в области информационной безопасности.