



ВЕСТНИК

ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ

Э Л Е К Т Р О Н Н Ы Й Н А У Ч Н Ы Й Ж У Р Н А Л

ИЗДАЕТСЯ С 2013 ГОДА | № 3 (47) 2024

**ОСОБЕННОСТИ
АДМИНИСТРАТИВНОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ**
в период специальной военной операции

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
ЮРИДИЧЕСКОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ**
за нарушение мер противодействия
незаконной миграции

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ
экологической безопасности
и рационального природопользования
в Подмосковье

**ПРАВОВОЕ
РЕГУЛИРОВАНИЕ**
деятельности внутреннего водного
транспорта в свете внешних вызовов

КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА
в системе правового обеспечения
безопасности мореплавания

**ОСОБЕННОСТИ
ИНФОРМАЦИОННЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ**
как правовой категории

**СОЦИАЛЬНО-
КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ
И ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ
ХАРАКТЕРИСТИКА**
Португальской Республики



Электронный научный журнал «Вестник Юридического института МИИТ» 2024. № 3 (47)

Дата размещения — 15 октября 2024 г.

Журнал издается с 2013 г.

Научное направление издания: Право.

Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

Телефон: 8 (495) 681-90-19.

Факс: 8 (495) 684-28-49.

E-mail редакции: albinadg@mail.ru

Официальный сайт в сети Интернет: <http://vestnik-ui-miit.ru>.

Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «**Российский университет транспорта**».

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ).

Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) **2542-1573**.

Периодичность: четыре раза в год.

Редакционная коллегия

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук (20.02.03), профессор (12.00.03) (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Ответственный за сайт — **ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич**

Выпускающий редактор — **ЧЕБОТАРЕВ Владимир Евгеньевич**

Английская версия — **СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна**

The online scientific journal «Bulletin of the Law Institute of MIIT» 2024. № 3 (47)

The date of the issue is the 15-th of October, 2024.

The journal has been published since January 2013.

The research area of the publications is 12.00.00 Jurisprudence.

The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994.

Tel.: 8 (495) 681-90-19;

Fax.: 8 (495) 684-28-49;

Email: albinadg@mail.ru.

The official site in the Internet is URL: <http://vestnik-ui-miit.ru/>

The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education «**Russian University of Transport**».

The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.

The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) **2542-1573**.

The journal is issued 4 times a year.

Editorial Board

The editor-in-chief is **KORYAKIN Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law (20.02.03), professor (12.00.03) (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Executive editor is **GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna**

Programmer and designer of the Website is **FILIPPOV Dmitry Sergeevich**

Managing editor is **CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich**

English version is **SKUYBEDINA Olga Nikolaevna**

<p><i>Главный редактор:</i> Корякин Виктор Михайлович <i>доктор юридических наук, профессор</i></p> <p><i>Редакционный совет:</i> Нестеров Евгений Александрович <i>кандидат юридических наук, директор Юридического института МИИТ (председатель совета)</i></p> <p>Киселевич Игорь Валентинович <i>кандидат юридических наук, доцент</i> Писенко Кирилл Андреевич <i>доктор юридических наук, доцент</i> Рудакова Елена Николаевна, <i>доктор политических наук, профессор</i> Филиппова Марианна Юрьевна <i>кандидат юридических наук, доцент</i> Цветков Виктор Яковлевич <i>доктор технических наук, профессор</i> Чеботарева Анна Александровна, <i>доктор юридических наук, доцент</i></p>	<p><i>The editor-in-chief:</i> Koryakin Viktor Mikhailovich <i>Doctor of Law, professor</i></p> <p><i>Editorial Council:</i> Nesterov Evgeny Aleksandrovich <i>Candidate of Law, the head of the Law Institute of MIIT (Chairman of the Council)</i></p> <p>Kiselevich Igor Valentinovich <i>Candidate of Law, docent</i> Pisenko Kirill Andreevich <i>Doctor of Law, docent</i> Rudakova Elena Nikolaevna <i>Doctor of Political Sciences, professor</i> Filippova Marianna Yurievna <i>Candidate of Law, docent</i> Tsvetkov Viktor Yakovlevich <i>Doctor of Technical Sciences, professor</i> Chebotareva Anna Aleksandrovna <i>Doctor of Law, docent</i></p>
<p>© Российский университет транспорта (МИИТ), 2024</p> <p>При использовании материалов журнала необходимо ссылаться на «Вестник Юридического института МИИТ»</p>	<p>Официальный сайт Юридического института www.ui-miit.ru</p>
<p>© Russian University of Transport, 2024</p> <p>When using materials from the journal, it's necessary to refer to the «Bulletin of the Law Institute of MIIT»</p>	<p>The official site of the Law Institute is www.ui-miit.ru</p>

С о д е р ж а н и е

Административное право

Корякин В. М.

Особенности административной ответственности
в период специальной военной операции 9

Ерцкая О. А.

Совершенствование юридической ответственности
за нарушение мер противодействия незаконной миграции..... 19

Вопросы экологии

Жаворонков В. А.

Актуальные проблемы экологической безопасности
и рационального природопользования в Подмосковье..... 28

Транспортное право

Иванова Н. А.

Правовое регулирование деятельности внутреннего
водного транспорта в свете внешних вызовов..... 34

Орлов И. К.

Капитан морского порта в системе правового
обеспечения безопасности мореплавания 41

Станкевич Д. В.

Правовое регулирование проезда перекрестков с круговым
движением 45

Информационное право

Максуров А. А.

Особенности информационных технологий как правовой категории.....53

Зарубежная практика

Бажанов С. В.

Социально-криминологическая и географическая характеристика Португальской Республики 61

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Вестник Юридического института МИИТ» 71

Contents

Administrative law

Koryakin Viktor M.

Peculiarities of administrative responsibility during the special military operation.....9

Ertskaya Olesya An.

Improving legal liability for violation of measures to combat illegal migration 19

Environmental issues

Zhavoronkov Vladimir Al.

Current issues of environmental security and rational nature management in the Moscow region 28

Transport law

Ivanova Nataliya Al.

Legal regulation of inland water transport activities due to external challenges 34

Orlov Ivan K.

Seaport captain in the system of law enforcement of navigation security 41

Stankevich Dmitry V.

Legal regulation of driving through roundabout intersections..... 45

Information law

Maksurov Aleksey An.

Features of information technologies as a legal category..... 53

Foreign experience

Bazhanov Stanislav V.

Socio-criminological and geographical characteristics
of the Portuguese Republic 61

Requirements for the materials submitted for publication
in the journal “Bulletin of the Law Institute MIIT” 71

Административное право

УДК 342.9

Корякин Виктор Михайлович,
доктор юридических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Особенности административной ответственности в период специальной военной операции

Аннотация. Статья представляет собой обзорный комментарий изменений, внесенных в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, касающихся регулирования административной ответственности граждан в период проведения специальной военной операции по денацификации и демилитаризации Украины. Разъясняется сущность новаций законодательства об административной ответственности, показана их роль в правовом обеспечении режима специальной военной операции, приведены некоторые примеры из правоприменительной практики. Высказаны некоторые предложения по дальнейшему совершенствованию законодательства об административных правонарушениях.

Ключевые слова: специальная военная операция; административная ответственность; дискредитация Вооруженных Сил; государственный оборонный заказ; добровольческие формирования.

Viktor M. Koryakin,
Doctor of Law, professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Peculiarities of administrative responsibility during the special military operation

Abstract. The current paper is a review commentary on the changes made to the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses concerning the regulation of administrative responsibility of citizens during the special military operation on denazification and demilitarization of Ukraine. There has been explained the essence of innovations in the legislation on administrative responsibility; there has been shown their role in the legal support of the special military operation regime; there have been given some examples from

law enforcement practice. There have been made some proposals for further improvement of the legislation on administrative offenses.

Keywords: special military operation; administrative responsibility; to discredit the Armed Forces; state defense order; volunteer formations.

Одной из разновидностей юридической ответственности в Российской Федерации является административная ответственность, наступающая в случае совершения физическим или юридическим лицом административного правонарушения (проступка). Административная ответственность представляет собой административное принуждение в виде применения уполномоченным органом (должностным лицом) административного взыскания к лицу, которое совершило административное правонарушение. Административная ответственность влечет за собой наступление для правонарушителей неблагоприятных последствий, предусмотренных санкцией правовой нормы. По своему содержанию меры административной ответственности выражаются в предусмотренных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) неблагоприятных последствиях — лишении или ограничении прав и свобод нарушителей как материального, так и морально-нравственного характера. Административная ответственность, предусмотренная КоАП РФ, наступает, если нарушения по своему характеру не влекут за собой в соответствии с действующим законодательством уголовной ответственности.

С началом специальной военной операции (СВО) изменениям и дополнениям подверглись практически все отрасли отечественного законодательства в целях их адаптации к условиям военного положения и иных специальных правовых режимов, действующих в Российской Федерации и в отдельных ее регионах в связи с проведением СВО. Соответствующим корректировкам подвергся и институт административной ответственности. Проведенный нами анализ показал, что за период после 24 февраля 2022 г. в КоАП РФ внесено не менее 20 изменений и дополнений, так или иначе, прямо или косвенно касающихся СВО (см. приложение).

С точки зрения их содержания и предмета правового регулирования все изменения и дополнения, внесенные в КоАП РФ в рассматриваемый период, можно разделить на следующие группы:

а) административные правонарушения в области информационного противоборства и информационной безопасности в период СВО (Федеральные законы от 4 марта 2022 г. № 31-ФЗ, от 16 апреля 2022 г. № 103-ФЗ и от 18 марта 2023 г. № 57-ФЗ);

б) административные правонарушения в области формирования и исполнения государственного оборонного заказа (Федеральные законы от

14 июля 2022 г. № 291-ФЗ, от 28 апреля 2023 г. № 152-ФЗ и от 11 марта 2024 г. № 44-ФЗ);

в) административные правонарушения в сфере обеспечения правового режима военного положения и безопасности важных государственных и военных объектов (Федеральные законы от 14 апреля 2023 г. № 117-ФЗ и от 24 июня 2023 г. № 265-ФЗ);

г) административные правонарушения в области воинского учета и призыва граждан на военную службу в период мобилизации (Федеральный закон от 31 июля 2023 г. № 404-ФЗ);

д) административные правонарушения, за совершение которых предусмотрена санкция в виде лишения права на управление транспортным средством (Федеральный закон от 8 августа 2024 г. № 285-ФЗ).

Рассмотрим некоторые из них.

Буквально через две недели после того, как Президент РФ публично объявил о начале специальной военной операции по денацификации и демилитаризации Украины, КоАП РФ был дополнен новым составом административного правонарушения: публичные действия, направленные на дискредитацию использования Вооруженных Сил РФ в целях защиты интересов Российской Федерации и ее граждан, поддержания международного мира и безопасности (ст. 20.3.3). Позже в данную статью были внесены дополнения, в соответствии с которыми в качестве объектов дискредитации наряду с Вооруженными Силами были обозначены также добровольческие формирования, создаваемые Минобороны России и Росгвардией в целях содействия в выполнении ими задач в период военного времени, военного положения, вооруженных конфликтов.

Как отмечается специалистами в области административного права, дискредитация может выражаться в трех формах:

— ложные сведения, т.е. полное несоответствие информации действительному положению дел применительно к действиям Вооруженных Сил и добровольческих формирований;

— неточные сведения, т.е. распространение информации не в полном объеме, что не позволяет всесторонне ее воспринять, получить исчерпывающе верное представление об излагаемом факте, действии или событии применительно к действиям Вооруженных Сил и добровольческих формирований;

— искаженные сведения, т.е. интерпретация субъектом информации о существующем или состоявшемся факте, действии, событии применительно к действиям Вооруженных Сил и добровольческих формирований в такой форме, которая приведет к ее неверному, негативному восприятию третьими лицами — потребителями информации [1, стр. 97].

Как показывает практика, наши правоохранительные органы в различных регионах страны довольно активно применяют рассматриваемую норму КоАП РФ. Вот несколько примеров [1, стр. 98—99]:

1) в Чукотском автономном округе, в селе Лаврентия 54-летняя женщина, находясь в государственном учреждении, публично осуждала действия Вооруженных Сил в ходе проведения СВО на территории Украины. В отношении нее сотрудником полиции составлен протокол по ч. 1 ст. 20.3.3 КоАП РФ. Предоставленные полицией материалы рассмотрены в районном суде. Женщина признана виновной в совершении правонарушения; ей назначено наказание в виде административного штрафа в размере 40 тыс. руб.;

2) в Ханты-Мансийском автономном округе — Югре в г. Когалыме в результате проверки оперативной информации, поступившей от нескольких жителей г. Когалыма, сотрудники полиции установили 56-летнего местного жителя, который публично высказывал информацию, дискредитирующую деятельность Вооруженных Сил в ходе проведения СВО на территории Украины. В отношении него был составлен протокол по ч. 1 ст. 20.3.3 КоАП РФ. Районный суд рассмотрел представленный сотрудниками полиции материал и признал местного жителя виновным в совершении административного правонарушения с назначением административного штрафа в размере 30 тыс. руб.;

3) в г. Москве в Северном административном округе сотрудники полиции при патрулировании обслуживаемой территории экипажем Отдельной роты патрульно-постовой службы полиции ОМВД России по району Бескудниково г. Москвы на остановке общественного транспорта, расположенной на Бескудниковском бульваре, заметили гражданина, который наносил на внешней стороне конструкции автобусной остановки надписи, содержащие призывы к воспрепятствованию использования Вооруженных Сил при проведении СВО. Сотрудники полиции доставили правонарушителя в территориальный отдел МВД для разбирательства. В отношении 43-летнего местного жителя был составлен протокол по ч. 1 ст. 20.3.3 КоАП РФ, а процессуальный материал направлен в районный суд.

Одновременно схожие нормы об ответственности за дискредитацию деятельности Вооруженных Сил и добровольческих формирований были внесены и в Уголовный кодекс Российской Федерации, который был дополнен ст. 280.3, установившей уголовную ответственность за публичные действия, направленные на дискредитацию использования Вооруженных Сил в целях защиты интересов Российской Федерации и ее граждан, поддержания международного мира и безопасности, исполнения государственными органами РФ своих полномочий, оказания добровольческими формированиями, организациями или лицами содействия в выполнении задач, возложенных на Вооруженные Силы или войска национальной гвардии. При этом установлено, что обязательным

условием привлечения к уголовной ответственности за данное деяние является привлечение виновного лица к административной ответственности за аналогичное деяние и с этого времени прошло не более года.

После объявления в России режима частичной мобилизации (Указ Президента РФ от 21 сентября 2022 г. № 647) в административном законодательстве обнаружился ряд проблем, связанных с административной ответственностью граждан, должностных лиц и организаций в области воинского учета и организации призыва на военную службу. В порядке восполнения обнаружившегося правового пробела Федеральным законом от 31 июля 2023 г. № 404-ФЗ КоАП РФ дополнен новой ст. 19.38, установившей административную ответственность за неисполнение обязанности по обеспечению своевременного оповещения и явки граждан, подлежащих призыву на военную службу по мобилизации, на сборные пункты или в воинские части либо неоказание содействия в организации таких оповещения и явки. Одновременно уточнено содержание и ужесточены санкции за административные правонарушения в области воинского учета, установленные ст. 21.1—21.7 КоАП РФ.

Данные новации законодательства об административной ответственности вкупе с изменениями всей системы воинского учета и, в частности, с внедрением современных информационных технологий, позволили навести определенный порядок в данной сфере общественных отношений.

Изменения КоАП РФ, продиктованные проведением специальной военной операции, коснулись также вопросов производства по делам об административных правонарушениях. Так, Федеральным законом от 8 августа 2024 г. № 285-ФЗ установлено, что в период мобилизации, в период военного положения или в военное время исполнение постановления о лишении права на управление транспортным средством приостанавливается, если лицо, подвергнутое данному виду административного наказания, призвано на военную службу по мобилизации или в военное время либо заключило в период мобилизации, в период военного положения или в военное время контракт о прохождении военной службы либо контракт о пребывании в добровольческом формировании и привлекается для выполнения задач СВО. Водительское удостоверение или удостоверение тракториста-машиниста (тракториста) возвращается указанному лицу, срок лишения специального права при этом не прерывается. Решение о приостановлении исполнения данного наказания принимается на основании соответствующего ходатайства командования воинской части.

Исполнение постановления о лишении права управления транспортным средством возобновляется со дня увольнения указанных лиц с военной

службы либо со дня исключения из добровольческого формирования. Если указанные лица в период прохождения военной службы либо пребывания в добровольческом формировании награждены государственной наградой, либо они уволены с военной службы в связи с достижением предельного возраста пребывания на военной службе или по состоянию здоровья, либо отчислены из добровольческого формирования по истечении срока контракта, по состоянию здоровья или в связи с прекращением деятельности такого формирования, то исполнение постановления о лишении права управления транспортным средством в отношении данных лиц прекращается вовсе, а водительское удостоверение или удостоверение тракториста-машиниста (тракториста), изъятые у такого лица, возвращаются ему без проверки знания Правил дорожного движения и медицинского освидетельствования на наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством. Если же в период участия в СВО указанные лица совершат новые нарушения, влекущие лишение специального права, то административное производство в отношении их возобновляется, а водительские удостоверения подлежат изъятию.

Рассмотренные новации КоАП РФ решают двоякую задачу:

— во-первых, они служат своего рода стимулом к поступлению граждан на военную службу для участия в СВО. Возвращение таким лицам водительского удостоверения, изъятого у них в качестве санкции за нарушение правил дорожного движения, выступает своего рода бонусом за принятие решения об участии в СВО;

— во-вторых, данные изменения позволяют отчасти решить кадровую проблему войск, участвующих в СВО, за счет их комплектования специалистами, имеющими право на управление транспортными средствами различного назначения.

В качестве перспектив развития и совершенствования законодательства об административной ответственности субъектов в период СВО актуальными направлениями являются, по нашему мнению, следующие:

а) установление административной ответственности граждан и юридических лиц в сфере благотворительной и волонтерской деятельности, деятельности, связанной со сбором и распределением добровольных пожертвований и гуманитарной помощи для участников СВО и граждан, пострадавших в связи с ведением боевых действий. Правовое регулирование данных вопросов пока еще явно несовершенно, число лиц, занимающихся этой деятельностью, не поддается учету. Практически ежедневно и даже ежечасно в социальных сетях, в печатных и электронных СМИ размещаются сообщения с приглашением делать добровольные пожертвования для оказания помощи участникам СВО и лицам, пострадавшим вследствие военных действий. Тысячи граждан

откликаются на эти призывы и отдают, что называется, последнее на алтарь победы. В подавляющем большинстве случаев все эти пожертвования идут по своему целевому назначению. Однако неполнота правового регулирования в данной сфере, в том числе отсутствие норм о юридической ответственности лиц, занимающихся такого рода деятельностью, создают благоприятные условия для злоупотреблений, хищений и нецелевого расходования получаемых денежных и материальных средств. Установление административной ответственности граждан, должностных лиц, а также организаций за нарушение порядка осуществления гуманитарной и волонтерской деятельности в условиях СВО позволило бы, на наш взгляд, существенно упорядочить ситуацию и обеспечить режим законности в рассматриваемой области общественных отношений;

в) в связи с созданием в соответствии с Федеральным законом «Об обороне» добровольческих формирований, которые активно участвуют в боевых действиях, возникла проблема законодательного установления юридической ответственности лиц, пребывающих в них. Поскольку эти лица военнослужащими не являются, на них не распространяются нормы уголовной и дисциплинарной ответственности, предусмотренные для военнослужащих. В связи с этим предлагается дополнить КоАП РФ новым составом административного правонарушения — нарушение правил пребывания граждан в добровольческом формировании, созданном для содействия в выполнении задач, возложенных на Вооруженные Силы Российской Федерации и войска национальной гвардии в военное время, в период военного положения, мобилизации и иных особых правовых режимов.

Приложение

Изменения и дополнения, внесенные в КоАП РФ после 24 февраля 2022 г., касающиеся обеспечения правового режима специальной военной операции

№ пп	Законы о внесении изменений	Содержание изменений
1	Федеральный закон от 4 марта 2022 г. № 31-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»	КоАП РФ дополнен двумя новыми статьями: — ст. 20.3.3. Публичные действия, направленные на дискредитацию использования Вооруженных Сил Российской Федерации в целях защиты интересов Российской Федерации и ее граждан, поддержания международного мира и безопасности; — ст. 20.3.4. Призывы к введению мер ограничительного характера в отношении Российской Федерации, граждан Российской Федерации

		Федерации или российских юридических лиц
2	Федеральный закон от 16 апреля 2022 г. № 103-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»	КоАП РФ дополнен новой статьей: — ст. 13.48. Нарушение установленного федеральным законом запрета публичного отождествления целей, решений и действий руководства СССР, командования и военнослужащих СССР с целями, решениями и действиями руководства нацистской Германии, командования и военнослужащих нацистской Германии и европейских стран оси в ходе Второй мировой войны, а также отрицания решающей роли советского народа в разгроме нацистской Германии и гуманитарной миссии СССР при освобождении стран Европы
3	Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 291-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»	КоАП РФ дополнен новой статьей. 14.6.1 «Непредставление предложения о цене на продукцию по государственному оборонному заказу и информации, подлежащей представлению в соответствии с законодательством Российской Федерации в сфере государственного оборонного заказа». Статья 15.37 КоАП РФ дополнена новой частью следующего содержания: «Нарушение головным исполнителем, исполнителем по государственному оборонному заказу установленных в соответствии с законодательством о государственном оборонном заказе сроков и (или) порядка представления отчета об исполнении государственного контракта, контракта, представление которого государственному заказчику является обязательным в соответствии с законодательством о государственном оборонном заказе»
4	Федеральный закон от 18 марта 2023 г. № 57-ФЗ «О внесении изменений в статьи 13.15 и 20.3.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»	Нормы об административной ответственности за дискредитацию Вооруженных Сил Российской Федерации распространены на случаи дискредитации деятельности добровольческих формирований, созданных для содействия в решении задач, возложенных на Вооруженные Силы
5	Федеральный закон от 14 апреля 2023 г. № 117-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации	Статья 20.17 «Нарушение пропускного режима охраняемого объекта» изложена в новой редакции и предусматривает административную ответственность за незаконное проникновение на охраняемые объекты Вооруженных Сил,

	об административных правонарушениях»	Росгвардии, МЧС России, МВД России, ФСИН России, федерального органа исполнительного органа в области мобилизации и др.
6	Федеральный закон от 28 апреля 2023 г. № 152-ФЗ «О внесении изменений в статьи 3.5 и 14.55.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»	КоАП РФ дополнен нормой об административной ответственности за включение головным исполнителем, исполнителем в себестоимость производства (реализации) продукции по государственному оборонному заказу затрат, не связанных с ее производством (реализацией), повлекшее получение излишнего дохода в размере более одного миллиона рублей.
7	Федеральный закон от 24 июня 2023 г. № 265-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»	КоАП РФ дополнен новой статьей 20.5.1, предусматривающей административную ответственность за нарушение положений, установленных в соответствии с Федеральным конституционным законом от 30 января 2002 г. № 1-ФКЗ «О военном положении», федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации по вопросам военного положения, если эти действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния
8	Федеральный закон от 31 июля 2023 г. № 404-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»	КоАП РФ дополнен новой статьей 19.38, установившей административную ответственность за неисполнение обязанности по обеспечению своевременного оповещения и явки граждан, подлежащих призыву на военную службу по мобилизации, на сборные пункты или в воинские части либо неоказание содействия в организации таких оповещения и явки. Уточнено содержание и ужесточены санкции за административные правонарушения в области воинского учета, установленные: — ст. 21.1. Непредставление в военный комиссариат или в иной орган, осуществляющий воинский учет, списков граждан, подлежащих первоначальной постановке на воинский учет; — ст. 21.2. Неоповещение граждан о вызове их по повестке военного комиссариата или иного органа, осуществляющего воинский учет; — ст. 21.4. Непредставление сведений, необходимых для ведения воинского учета; — ст. 21.5. Неисполнение гражданами обязанностей по воинскому учету; — ст. 21.6. Уклонение от медицинского обследования;

		— ст. 21.7. Умышленные порча или утрата документов воинского учета
9	Федеральный закон от 11 марта 2024 г. № 44-ФЗ «О внесении изменений в статьи 2.5 и 14.55 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»	Уточнено содержание состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 14.55 КоАП РФ: «Нарушение должностным лицом государственного заказчика условий государственного контракта по государственному оборонному заказу, либо нарушение должностным лицом военного представительства государственного заказчика предусмотренных государственным контрактом по государственному оборонному заказу или договором, заключенным в целях выполнения государственного оборонного заказа, порядка и (или) сроков осуществления контроля качества или приемки товаров (работ, услуг), поставляемых (выполняемых, оказываемых) по государственному оборонному заказу, если эти действия не содержат признаков уголовно наказуемого деяния»
10	Федеральный закон от 8 августа 2024 г. № 285-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»	Определены особенности производства по административным делам, связанным с лишением права на управление транспортным средством военнослужащих и членов добровольческих формирований, участвующих в СВО. Установлено, что такие дела по ходатайству командования воинских частей подлежат приостановлению, а также определены условия прекращения производства по таким делам.

Литература

1. Попугаев, Ю. И. Характеристика изменений и дополнений в административно-деликтное законодательство, связанных с проведением Российской Федерацией специальной военной операции / Ю. И. Попугаев, Е. А. Соломатина // Вестник экономической безопасности. — 2023. — № 3.

References

1. Popugayev, YU. I. Kharakteristika izmeneniy i dopolneniy v administrativno-deliktnoye zakonodatel'stvo, svyazannykh s provedeniyem Rossiyskoy Federatsiyey spetsial'noy voyennoy operatsii [Characteristics of changes and additions to the administrative-tort legislation related to the conduct of a special military operation by the Russian Federation]/ YU. I. Popugayev, Ye. A. Solomatina // Vestnik ekonomicheskoy bezopasnosti. — 2023. — № 3.

Административное право

УДК 342.9

Ерцкая Олеся Анатольевна,

Московская коллегия адвокатов «Последний дозор»

Совершенствование юридической ответственности за нарушение мер противодействия незаконной миграции

Аннотация. Актуальность темы связана с проблемой правового регулирования миграционных процессов в России для предотвращения незаконной миграции, которая на протяжении более чем десяти лет продолжает находиться в центре внимания государственных органов власти, общественных организаций, СМИ и активных граждан. Этот интерес вызван многофакторным влиянием незаконной миграции на жизнь и деятельность общества и государства. Используются материалы правоприменительной практики в области миграционного законодательства. Применялись методы сравнительного анализа нормативных правовых актов по теме статьи. Отмечено, что вопрос незаконной миграции требует его дальнейшего урегулирования административным, уголовным, миграционным, антикоррупционным законодательством в целях обеспечения безопасности страны, предотвращения коррупции, рисков и угроз безопасности российских граждан, предотвращения проникновения на территорию России потенциальных террористов, экстремистов, иных преступников. Предложены конкретные законодательные меры решения обозначенных проблем путем совершенствования публично-правовых норм права, устанавливающих административную и уголовную ответственность за нарушение законодательства в сфере миграционной политики и противодействия коррупции.

Ключевые слова: предотвращение незаконной миграции; административная и уголовная ответственность за нарушение норм миграционного законодательства; правовые меры противодействия коррупции в сфере миграции.

Olesya An. Ertskaya,

The Moscow Bar "Final Patrol"

Improving legal liability for violation of measures to combat illegal migration

Abstract. The relevance of the topic is related to the problem of legal regulation of migration processes in Russia to prevent illegal migration, which for more than ten years continues to be in the center of attention of state authorities, public organizations, media, and active citizens. This interest has been caused by the multifactorial influence of illegal migration on the life and activities of society and the state. There have been used the materials of law enforcement practice in the field of migration legislation. There have been applied the methods of comparative analysis of normative legal acts on the topic of the current paper. There has been noted that the issue of illegal migration requires its further regulation by administrative, criminal, migration, anti-corruption legislation to ensure the security of the country, prevent corruption, risks, and threats to the security of Russian citizens, and prevent the penetration of potential terrorists, extremists, and other criminals into Russian territory. There have been proposed specific legislative measures to solve the identified problems by improving public law norms that establish administrative and criminal liability for violation of legislation in the field of migration policy and combating corruption.

Keywords: prevention of illegal migration; administrative and criminal liability for violation of migration legislation; legal measures to combat corruption in the field of migration.

Введение

В политической сфере незаконная миграция — это серьезная угроза безопасности государства; в экономической сфере — это расширение теневой экономики, обострение ситуации на рынке труда из-за вытеснения с него местных, российских компаний, предпринимателей и работников, а также ущерб казне ввиду того, что нелегалы не платят налоги и не инвестируют в развитие российской экономики; в социальной сфере — это усиление напряженности в обществе, а именно страха перед мигрантами и появления ненависти к нелегалам.

В данной работе сделан анализ ситуации по двум самым основным проблемам в сфере миграционного права — это незаконная миграция и негативные последствия ее организации под влиянием коррупциогенных факторов. Исследована правовая база, регулирующая вопросы внешней миграции (въезд на территорию страны, оформление разрешения на пребывание и (или) осуществление трудовой деятельности, постановка на миграционный учет), а также правовые положения Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и Уголовного кодекса Российской Федерации, устанавливающие ответственность за нарушение миграционного законодательства. Правовые нормы включают меры ответственности за незаконную миграцию и организацию незаконной миграции, за фиктивную постановку иностранцев на регистрационный

учет по месту жительства, за нарушение требований к проведению экзамена по русскому языку как иностранному, истории России и основам российского законодательства, за получение взятки и др.

В научной литературе сложились концептуальные подходы к административно-правовому регулированию противодействия незаконной миграции. Так, незаконное оформление документов мигрантам, фиктивная постановка иностранных граждан на учет в органах миграционного контроля, трудоустройство мигрантов с нарушением норм трудового законодательства и другие нарушения рассматриваются как угроза разрушения основ конституционного строя России [1].

Противодействие незаконной миграции и усиление в административном и миграционном законодательстве мер ответственности за незаконную миграцию

Примеры преступности со стороны иностранных граждан, нарушающих не только миграционное, но и уголовное законодательство, можно перечислять очень долго, что только укрепит вывод о том, что неконтролируемые потоки незаконных мигрантов, въезжающих на территорию России, порождают преступность и не боятся правоохранительных органов, так как верят в свою безнаказанность. Противодействие незаконной миграции выступает на сегодняшний момент массовым явлением в странах Европы (Например, в Германии, Франции, Италии) и регулируется законодательством Европейского Союза в целях предотвращения этого явления [2].

Согласно данным МВД России, в 2023 г. органами внутренних дел проведено 286,6 тыс. проверок соблюдения миграционного законодательства; количество протоколов по выявленным нарушениям выросло на 3,6% (873,3 тыс.). За пределы России было удалено более 100 тыс. иностранных граждан. На основании решений органов внутренних дел был запрещен въезд в страну на 22,7% (173,3 тыс.) иностранных граждан больше, чем в 2022 г. Суммарно за 2023 г. органами внутренних дел Российской Федерации пресечено на 4% больше административных правонарушений в сфере миграции.

Число предоставленных государственных услуг по выдаче и замене внутренних паспортов увеличилось на 21,3%, т.е. число выданных паспортов выросло с 7,7 млн до 9,3 млн, это обусловлено выдачей паспорта гражданина России гражданам из ДНР и ЛНР, Запорожской и Херсонской областей. Увеличилось количество прибывающих в Россию иностранцев в визовом порядке с целью осуществления трудовой деятельности на 42,4%, наибольшее количество рабочих виз оформлено гражданами Китая, Вьетнама, Индии, Турции. Увеличилось количество государственных услуг по выдаче иностранцам разрешений на работу на 23,6% (99,1 тыс.), а также по оформлению и выдаче патента на 3,6% (2,3 млн)[URL:

<https://мвд.рф/dejatelnost/statistics/migracionnaya/item/47183542/> (дата обращения: 2 июля 2024 г.)].

Существует административная ответственность по ст. 18.14 КоАП РФ за незаконный провоз лиц через Государственную границу РФ. Согласно ч. 1 данной статьи непринятие транспортной или иной организацией — международным перевозчиком, входящих в ее обязанности мер по предотвращению незаконного проникновения лиц на транспортное средство и использования его для незаконного въезда в Россию или незаконного выезда из России, повлекшее незаконное пересечение или попытку незаконного пересечения Государственной границы одним или несколькими нарушителями (согласно абз. 4 ст. 6 Федерального закона от 15 августа 1996 г. № 114-ФЗ — проверка виз и разрешений на въезд), влечет наложение административного штрафа на юридическое лицо в размере от 50 000 до 100 000 руб.

Часть 1 ст. 18.8. КоАП РФ устанавливает ответственность иностранцев за нарушение правил въезда в Российскую Федерацию либо режима пребывания (проживания) в Российской Федерации, выразившееся в нарушении установленных правил въезда в Российскую Федерацию, в нарушении правил миграционного учета, передвижения или порядка выбора места пребывания или жительства, транзитного проезда через территорию России, в неисполнении обязанностей по уведомлению о подтверждении своего проживания в Российской Федерации в случаях, установленных федеральным законом — административный штраф в размере от 2000 до 5000 руб. с административным выдворением за пределы Российской Федерации или без такового.

Статья 18.10 КоАП РФ в ч. 1 устанавливает ответственность иностранца за осуществление трудовой деятельности без патента либо разрешения на работу или патента, если такие разрешение либо патент требуются в соответствии с федеральным законом, либо осуществление иностранцем трудовой деятельности в России по профессии (специальности, должности, виду трудовой деятельности), не указанной в разрешении на работу или патенте, если разрешение на работу или патент содержит сведения о профессии (специальности, должности, виде трудовой деятельности), либо осуществление иностранцем трудовой деятельности вне пределов субъекта РФ, на территории которого данному иностранному гражданину выданы разрешение на работу, патент или разрешено временное проживание, — влечет наложение административного штрафа в размере от 2000 до 5000 руб. с административным выдворением за пределы России.

Полагаем, что не все штрафы, предусмотренные ст. 18.8, 18.10, 18.11, 18.12, 18.14, 18.15 КоАП РФ, актуальны ввиду экономических изменений в России и мире (санкции против России ввиду проведения в Украине СВО, порождающие большую инфляцию; упавший курс рубля), поэтому

необходимо внести следующие изменения с целью восполнения федерального бюджета страны с учетом сегодняшних реалий, а также с целью донести до гостей нашей страны факт того, что за совершения правонарушений последует серьезное наказание в виде повышенных штрафов. Предлагаем, в частности, дополнить и изменить редакцию некоторых статей:

— ч.1 ст. 18.15 КоАП РФ изложить в следующей редакции: «...влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 5000 до 10 000 рублей; на должностных лиц — от 25 000 до 50 000 рублей; на юридических лиц — от 500 000 до 800 000 рублей, либо административное приостановление деятельности на срок от 14 до 90 суток»;

— ч. 1 ст. 18.14 КоАП РФ изложить в следующей редакции: «...-влечет наложение административного штрафа на юридическое лицо в размере от 100 000 до 200 000 рублей»;

— ч. 2 ст. 18.14 КоАП РФ изложить в следующей редакции: «...влечет наложение административного штрафа в размере от 2000 до 5000 рублей»;

— ч. 1 ст. 18.8 КоАП РФ изложить в редакции: «...влечет административный штраф в размере от 5000 до 10 000 рублей с административным выдворением за пределы Российской Федерации»;

— ч. 2 ст. 18.8. КоАП РФ изложить в редакции: «если заявленная цель пребывания (проживания) иностранца в России не совпадает с фактически осуществляемой в период пребывания (проживания) в Российской Федерации деятельности или роду занятий, — это влечет наложение административного штрафа в размере от 5000 до 10 000 рублей с административным выдворением за пределы Российской Федерации»;

— ч. 3 ст. 18.8 КоАП РФ изложить в редакции: «Нарушения, предусмотренные частями 1 и 2 статьи 8 Кодекса, совершенные в городе федерального значения Москве или Санкт-Петербурге либо в Московской или Ленинградской области, — влекут наложение административного штрафа в размере от 7000 до 10 000 рублей с административным выдворением за пределы Российской Федерации»;

— ч. 3.1 ст. 18.8 КоАП РФ изложить в редакции: «Нарушение, предусмотренное частью 1.1, совершенное в городе федерального значения Москве или Санкт-Петербурге либо в Московской или Ленинградской области, — влечет наложение административного штрафа в размере от 7000 до 10 000 рублей с административным выдворением за пределы Российской Федерации»;

Помимо увеличения некоторых штрафов за несоблюдение миграционного законодательства, решением проблемы незаконной миграции может быть только ужесточение контроля за мигрантами, а также неотвратимость наказания, в том числе для детей мигрантов в

случаях, когда речь идет о причинении вреда здоровью средней тяжести или причинении тяжкого вреда здоровью, повлекшего смерть пострадавшего.

Целью ужесточения контроля за передвижениями мигрантов состоит в формировании убежденности иностранцев в том, что их смогут найти в любом регионе страны, что влечет неотвратимость наказания. В некоторой степени ужесточение контроля за мигрантами может вызвать «перекос» в равенстве прав иностранцев и граждан, однако данный «перекос» необходим для того, чтобы обеспечить внутреннюю безопасность нашей страны и дать понять гостям, что мы не позволим им плодить преступность.

Резюмируя вышеизложенное, предлагаем следующие решения по усилению контроля мигрантов:

1) ввести визовый режим для стран Средней Азии (Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан);

2) расширить полномочия пограничных органов (в том числе Пограничной службы ФСБ России), указанные в абз. 1 ст. 30 Закона РФ от 1 апреля 1993 г. № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации» следующими полномочиями: «...получать дактилоскопическую информацию, геномную информацию и осуществлять фотографирование иностранных лиц и лиц без гражданства, осуществляющих въезд на территорию Российской Федерации в целях осуществления трудовой деятельности или в целях, не связанных с осуществлением трудовой деятельности, на срок, превышающий 90 календарных дней»;

3) создать в целях исполнения Федерального закона от 18 июля 2006 г. № 109-ФЗ «О миграционном учете иностранных граждан и лиц без гражданства в Российской Федерации» и других федеральных законов о миграции иностранных граждан, постановлений Правительства РФ от 16 августа 2004 г. № 413 «О миграционной карте», от 6 мая 2006 г. № 271 «О внесении изменений в Правила использования миграционной карты, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 16 августа 2004 г. № 413», Единую электронную миграционную базу (реестр) Пограничной службы ФСБ России и МВД России для сбора дактилоскопических и геномных данных, фотографий иностранных лиц или лиц без гражданства, осуществляющих въезд на территорию России на срок, превышающий 90 календарных дней;

4) принять другие законодательные меры, планируемые государственными органами, общественными объединениями, инициативными гражданами в рамках реализации мер государственной миграционной политики и предотвращения незаконной миграции.

Меры противодействия коррупции и предложения по внесению изменений в уголовное законодательство об ответственности за незаконную миграцию

Коррупция в сфере осуществления миграционной политики является серьезной проблемой. Она влияет на разные сферы миграционных процессов в России, включая предоставление разрешительных документов для осуществления трудовой деятельности, пограничного контроля, выдачу и подтверждение документов, позволяющих иностранцам не только трудиться в нашей стране, но и оформить разрешение на временное проживание, вид на жительство или же гражданство.

Желание конкретных должностных лиц на местах получить личную выгоду за счет миграционных процессов наносят сильный урон государственной безопасности, а в обществе возникает недоверие к государственным органам, в том числе пограничным и правоохранительным. Коррупция среди государственных и муниципальных служащих является одним из факторов, содействующих незаконной миграции. Она способствует распространению и укоренению незаконных мигрантов в России и является результатом злоупотребления должностными лицами своими полномочиями на местах. Думается, что Уголовный кодекс РФ в ст. 322.1 и 322.2 об ответственности за коррупционные деяния содержит слишком много слов «или» и «либо», позволяющих смягчать меры, предусмотренные статьями УК РФ.

Полагаем, что для получателя взятки, для организаторов и пособников разрастанию коррупции и организации незаконной миграции и фиктивной регистрации иностранцев, ответственность должна быть жестче, чем к тем лицам, которые дают взятку (если имело место давление взяткополучателем на взяткодателя и у взяткодателя такое деяние совершено впервые в жизни).

В связи с этим предлагаем внести изменения в УК РФ, ужесточающие наказание за получение взяток должностными лицами, а также за организацию незаконной миграции и фиктивной регистрации иностранцев следующим образом.

Внести изменения в ч. 1 ст. 290 УК РФ: «...наказывается штрафом в размере от одного до двух миллионов рублей, или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до трех лет, или в размере от тридцатикратной до пятидесятикратной суммы взятки с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью в течение пяти лет, либо принудительными работами сроком пять лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью в течение пяти лет, либо лишением свободы на срок от четырех до семи лет со штрафом в размере от десятикратной до двадцатикратной суммы взятки или без такового».

Внести изменения в ч. 2 ст. 290 УК РФ: «...наказывается штрафом в размере двух от одного миллиона пятисот тысяч до трех миллионов рублей, или в размере заработной платы осужденного за период от полутора до трех лет, или в размере от сорокакратной до семидесятикратной суммы взятки с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок от пяти до восьми лет либо лишением свободы на срок от пяти до восьми лет со штрафом в размере до сорокакратной суммы взятки или без такового с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до восьми лет или без такового», внести также изменения об ужесточении ответственности за коррупционные преступления в сфере миграции наказания в части 3, 4, 5, 6 ст. 290 УК РФ с лишением права занимать определенные должности и заниматься определенной деятельностью на срок от семи до десяти лет.

Примечание к ст. 290 УК РФ гласит, что если лицо, давшее взятку, активно способствовало раскрытию и (или) расследованию преступления и либо в отношении его имело место вымогательство взятки со стороны должностного лица, либо лицо после совершения преступления добровольно сообщило в орган, имеющий право возбудить уголовное дело, о даче взятки — освобождается от уголовной ответственности. Полагаем, что иностранных лиц и лиц без гражданства, находящихся на территории России по незаконно полученным документам (или без таковых), позволяющим им въезд и нахождения в стране, не стоит полностью освобождать от уголовной ответственности согласно вышеуказанному примечанию, но стоит смягчить уголовное наказание, учитывая обстоятельства дачи взятки и размер данной взятки.

Также следует внести изменения в ч. 1, 2 ст. 322.1 УК РФ об организации незаконной миграции, предусмотрев наказание лишением свободы на срок от четырех до восьми лет с ограничением свободы на срок до десяти лет, либо принудительными работами. Соответствующие изменения следует внести и в другие статьи УК РФ, касающиеся коррупционных преступлений, связанных с оформлением миграционных документов и другими процедурами миграционной деятельности.

Предложенные изменения ужесточают как уголовную, так и административную ответственность. В случае осуществления данных предложений ожидается постепенное появление положительного эффекта, выражающееся в том, что прежде чем совершать нарушения миграционного законодательства, злоумышленники начнут задумываться над последствиями менее легкомысленно, чем сейчас, так как предложенные изменения не только нанесут удар «по кошельку», но и «съедят» приличный отрезок жизни, который можно прожить иначе, чем в тюрьме.

Литература

1. Прудников, А. С. О некоторых аспектах противодействия незаконной миграции: вопросы теории и практики / А. С. Прудников, Д. А. Новожилов // Вестник экономической безопасности. — 2024. — № 1. — С. 158—161.
2. Уторова, Т. Н. Правовые средства противодействия незаконной миграции на уровне Европейского Союза / Т. Н. Уторова // Вестник уголовно-исполнительной системы. — 2019. — № 3. — С. 55—63.

References

1. Prudnikov, A. S. O nekotorykh aspektakh protivodeystviya nezakonnoy migratsii: voprosy teorii i praktiki [On some aspects of combating illegal migration: issues of theory and practice]/ A. S. Prudnikov, D. A. Novozhilov // Vestnik ekonomicheskoy bezopasnosti. — 2024. — № 1. — S. 158—161.
2. Utorova, T. N. Pravovyye sredstva protivodeystviya nezakonnoy migratsii na urovne Yevropeyskogo Soyuzа [Legal means of combating illegal migration at the level of the European Union]/ T. N. Utorova // Vestnik ugovovno-ispolnitel'noy sistemy. — 2019. — № 3. — S. 55—63.

УДК 343.3/.7

Жаворонков Владимир Алексеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Актуальные проблемы экологической безопасности и рационального природопользования в Подмосковье

Аннотация. В статье рассматриваются некоторые вопросы обеспечения экологической безопасности и правил природопользования в Подмосковье. Автором исследован ряд аспектов существующей проблемы в сфере строительства автомобильных дорог, возведения жилых массивов и утилизации отходов. В статье приведены несколько конкретных примеров нарушения экологического законодательства и правил природопользования организациями, ведущими жилищное строительство, строительство автомобильных дорог и осуществляющими деятельность по вывозу и переработке бытовых отходов. Кроме того, предложены некоторые меры, направленные на обеспечение экологической безопасности и правил рационального использования природных ресурсов в регионе.

Ключевые слова: экологическая безопасность; правила землепользования; жилищное строительство; автомобильные дороги; утилизация отходов.

Vladimir Al. Zhavoronkov,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Current issues of environmental security and rational nature management in the Moscow region

Abstract. The current paper has considered some issues of environmental security and rules of nature management in the Moscow region. There has been studied a number of aspects of the existing problem in the field of road construction, construction of residential areas and disposal of wastes. The paper has provided several specific examples of violations of environmental legislation and rules of nature management by organizations engaged in house

building, construction of highways, and activities related to the removal and processing of household wastes. In addition, there have been proposed some measures to ensure environmental security and rules for the rational nature management in the region.

Keywords: environmental security; land use regulations; house building; highways; disposal of wastes.

В настоящее время некоторые регионы нашей страны развиваются особенно высокими темпами. Это обусловлено их геополитическим положением, наличием материальных и трудовых ресурсов, привлекательностью этих регионов для инвесторов, а также уже сложившейся высокоразвитой инфраструктурой. Основными показателями социально-экономического развития таких регионов являются высокие темпы и масштабы промышленного и жилищного строительства, увеличение количества трудоспособного населения, развитие сферы транспорта и пр. Одним из таких регионов, ярко демонстрирующих уверенное поступательное развитие, является Подмоскovie — территория Московской области, расположенная от МКАД на расстоянии в среднем 40 км в сторону области [<https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1749585> (дата обращения: 20 января 2024 г.)].

Согласно статистическим данным в 2023 г. профессиональными застройщикам в Подмоскovie было возведено 318 683 кв. м жилья, что сравнимо с показателями прошлых лет [<https://erzrf.ru/images/repfle/23190109001REPFLE.pdf> (дата обращения: 20 января 2024 г.)].

Активно продолжается строительство автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры. Например, на юго-востоке Подмоскovie осуществлена реконструкция Новорязанского шоссе до пос. Мирный, ударными темпами продолжается строительство скоростной трассы в обход пос. Октябрьский Люберецкого округа, начато строительство участка платного дублера МКАД (г. Подольск — г. Балашиха). В 2024 г. должен быть введен в эксплуатацию путепровод через железнодорожные пути на 33 км казанского направления московской железной дороги. В этом же году был реализован крупнейший транспортный проект Москвы и Подмоскovie — МЦД, объединяющий формат пригородных поездов и столичного метро. Построено и реконструировано 13 железнодорожных станций [https://stroj/mos/ru/moskovskie-tsintral-nyie-diameter-troi_mos?from=cl (дата обращения: 21 января 2024 г.)].

Численность населения Московской области имеет устойчивую тенденцию к росту: так, в 2021 г. постоянное население Московской области составляло 7708,7 тыс. человек, 2022 — 8542,3, 2023 — 8591,7 [1, стр. 16], и думается, основное увеличение численности населения

происходит именно в Подмосковье, где активными темпами ведется жилищное строительство. Так, на юго-востоке региона построены и заселены жилые такие массивы, как г. Котельники, пос. Мирный, пос. Октябрьский, новые микрорайоны г. Люберцы и др.

В последние годы существенно возросло количество транспортных средств, зарегистрированных в Подмосковье: по данным ЦОДД в Московской области с 2010 г. их число выросло на 1,3 млн единиц и на сегодняшний день составляет более 8 млн — 13% автопарка России [<https://tass.ru/moskva/7101624> (дата обращения: 23 января 2024 г.)].

На сегодняшний день в Московской области насчитывается 261 489 коммерческих компаний. Из них крупных (численностью от 250 сотрудников) — 31 379, средних (численностью от 100 до 250 человек) — 41 838, малых предприятий (численностью до 100 человек) — 83 677, а микро-компаний численностью до 15 человек — 104 596 [<https://bdex.ru/business/moskovskaya-oblast/> (дата обращения: 23 января 2024 г.)]. Основная часть этих предприятий сосредоточена опять-таки в Подмосковье.

Приведенные выше данные наглядно показывают, насколько динамично сегодня развивается подмосковный регион. Однако очень часто за высокими показателями социально-экономического развития скрываются «темные» стороны жизни, крайне отрицательно влияющие на экологическую обстановку, природные ресурсы и условия жизни человека. Между тем, как указывают многие авторы, существование современной цивилизации находится в прямой зависимости от экологической обстановки [2, стр. 74], а экологическая безопасность справедливо считается частью национальной безопасности [Стратегия национальной безопасности Российской Федерации: утверждена Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400].

Рост количества населения, развитие производства, предприятий торговли и сферы обслуживания неизбежно влечет увеличение масштабов производства отходов. Согласно статистическим данным в Подмосковье ежегодно обрабатывается более 7,5 млн т бытовых отходов [<https://mosreg.ru/sobytiya/novosti/news-submoscow/svyshe-7-5-mln-tonn-tko-perpererabatyvayut-ezhegodno-v-skove> (дата обращения: 23 января 2024 г.)]. В регионе функционируют 11 комплексов переработки отходов, где сортируется и перерабатывается 50% ТБО, большая часть которых, к сожалению, попросту сжигается [<https://plus-one.ru/ecology/2022/08/18/11-problemnyh-svalok-kuda-vezut-stolichnyu-musor> (дата обращения: 23 января 2024 г.)]. Судьба остальных 50% в статистических и иных отчетах не указывается и, вероятнее всего, большая их часть просто пополняет мусорные свалки. Остаются незакрытыми и несколько крупных полигонов бытовых отходов, куда нередко попадают химически активные и даже радиоактивные вещества

[<https://dzen.ru/a/Xw7fHrywN3mT-2SO> (дата обращения: 24 января 2024 г.)] Закрытые же полигоны, где проведена рекультивация отходов, продолжают источать неприятные запахи, а выделяемые ими газы представляют серьезную угрозу для экологии региона и негативно отражаются на качестве жизни людей и их здоровье; по отзывам жителей Московской области, проживание даже на достаточно удаленном расстоянии от этих объектов создает просто невыносимые условия для жизни. Серьезный ущерб экологии наносят возникающие то там, то тут несанкционированные свалки мусора и промышленных отходов, часто возникающие в поймах рек и на берегах водоемов, что вызывает особую тревогу. Число таких свалок не поддается никакому учету, а борьба с ними ведется крайне безынициативно.

Развитие дорожной сети является необходимым условием развития территорий — это, бесспорно. Между тем при строительстве автомобильных дорог нередко случаи серьезных нарушений: в частности, масштабная вырубка лесных массивов, причем, не всегда диктуемая необходимостью. Например, при строительстве дублера МКАД только в Ленинском районе Московской области было вырублено 200 га леса, в Томилинском лесопарке масштабы вырубки еще больше. По словам активистов-экологов, в связи с интенсивным жилищным и дорожным строительством лесные массивы вырубаются на территории всей Московской области, хотя при тщательно продуманном проектировании такого ущерба для природы можно было бы и избежать. Само же строительство производится с грубейшими нарушениями СНиПов и СП [<https://www.law.ru/article/22999-deystvuyushchie-sniipy-v-stroitelstve-novelly-2020-goda> (дата обращения: 25 января 2024 г.)]. Государственные органы, призванные противодействовать варварскому обращению с природными ресурсами и нарушению правил землепользования, по словам активистов, бездействуют, несмотря на неоднократные обращения в эти органы [<https://www.youtube.com/watch?v=Gsw1u9C3sp4> (дата обращения: 25 января 2024 г.)].

Масштабное жилищное строительство в Подмосковье и рост населения, с одной стороны, должны, конечно же, радовать, потому что свидетельствуют о развитии региона. Но с другой стороны, политика сплошной застройки всех свободных земель абсолютно продумана и неизбежно ведет к ухудшению экологической обстановки. Очень часто в погоне за прибылью застройщики нарушают существующие санитарные и экологические нормы. Так, по словам активистов пос. Кролики Раменского округа (юго-восточнее направление), сточные воды высотных домов без какой-либо очистки сливаются непосредственно в местную реку Македонка [<https://www.yandex.ru/video/preview/2093876554189474900> (дата обращения: 26 января 2024 г.)], воды которой в итоге попадают в Москву-реку.

Таким образом, осуществляемое освоение подмосковных территорий с нарушением земельного, водного, лесного и других видов законодательства создают реальную угрозу экологии региона и существенно снижают качество жизни людей. Поэтому все проекты и работы, связанные с воздействием на природные ресурсы, должны строго контролироваться соответствующими органами и не только на стадии приемки объектов, когда уже ничего нельзя сделать и остается лишь разводиться руками; контроль должен быть и на стадии планирования, и на стадии проектирования, а особенно при проведении работ. Ответственность же за нарушение установленных законов и норм должна быть реальной и неотвратимой.

Проблема обеспечения защищенности человека, общества и государства от угроз, вызываемых изменениями окружающей среды, обусловленных хозяйственной деятельностью человека, в последнее время является особенно актуальной [3, стр. 142]. По мнению многих авторов, с чем, безусловно, стоит согласиться, необходима разработка четкой экологической стратегии [4, стр. 124] на относительно продолжительный период времени, и вся деятельность государственных, коммерческих и прочих организаций и предприятий, а также физических лиц должна строго ей соответствовать.

Литература

1. Московская область в цифрах // Краткий статистический сборник. — Мосстат. — 2023.
2. Ронжина, Н. А. Правовое обеспечение экологической безопасности: глобальные, национальные и интеграционные аспекты / Н. А. Ронжина // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. — 2019. — № 4 (72). — С. 74—79.
3. Сокольская, Т. И. О проекте стратегии экологической безопасности Российской Федерации до 2025 года / Т. И. Сокольская // Наука и современность. — 2016. — С. 142—149.
4. Тонков, Е. Е. Экологическая безопасность: понятие проблемы, и перспективы правового обеспечения / Е. Е. Тонков, В. Ю. Туранин // Научные ведомости. Серия Философия. Социология. Право. — 2015. — № 2 (199). — Выпуск 31. — С. 122—125.

References

1. Moskovskaya oblast' v tsifrah [Moscow Region in Figures] // Kratkiy statisticheskiy sbornik. — Mosstat. — 2023.
2. Ronzhina, N. A. Pravovoye obespecheniye ekologicheskoy bezopasnosti: global'nyye, natsional'nyye i integratsionnyye aspekty [Legal Support for Environmental Security: Global, National, and Integration Aspects] / N. A. Ronzhina // Uchenyye zapiski Sankt-Peterburgskogo imeni V. B. Bobkova filiala Rossiyskoy tamozhennoy akademii. — 2019. — № 4 (72). — S. 74—79.
3. Sokol'skaya, T. I. O proyekte strategii ekologicheskoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii do 2025 goda [On the Draft Strategy for Environmental Security of the

- Russian Federation until 2025]/ Т. I. Sokol'skaya // Nauka i sovremennost'. — 2016. — S. 142—149.
4. Tonkov, Ye. Ye. Ekologicheskaya bezopasnost': ponyatiye problemy, i perspektivy pravovogo obespecheniye [Environmental Security: Concept of the Problem and Prospects of Legal Support]/ Ye. Ye. Tonkov, V. YU. Turanin // Nauchnyye vedomosti. Seriya Filosofiya. Sotsiologiya. Pravo. — 2015. — № 2 (199). — Vypusk 31. — S. 122—125.

УДК 656.6

Иванова Наталия Александровна,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Правовое регулирование деятельности внутреннего водного транспорта в свете внешних вызовов

Аннотация. Ослабление интеграционных экономических процессов на международном уровне оказывает воздействие на состояние национальной транспортной системы. Особое значение в условиях внешних вызовов отдается совершенствованию нормативного правового регулирования в сфере транспорта, включая внутренний водный транспорт. В научной литературе вопросы правового регулирования деятельности внутреннего водного транспорта практически не затрагиваются, что формирует пробел в научном сообществе. В статье предложена уровневая классификация нормативных правовых актов в сфере деятельности внутреннего водного транспорта, определена специфика правового регулирования данного вида транспорта, выявлены основные факторы, характеризующие общественные отношения в рассматриваемой области, а также сформулированы актуальные проблемы в области правового регулирования деятельности внутреннего водного транспорта.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт; правовое регулирование; транспортная система; осуществление перевозок.

Nataliya Al. Ivanova,
Russian University of Transport (MIIT)

Legal regulation of inland water transport activities due to external challenges

Abstract. The weakening of integration economic processes at the international level has had an impact on the state of the national transport system. The improvement of regulatory legal regulation in the field of transport, including inland water transport, is of particular importance in the context of external challenges. Scientific literature does not consider the issues of legal regulation of inland water transport activities, which creates a gap in

the scientific community. The current paper has proposed a level classification of regulatory legal acts in the field of inland water transport, defined the specifics of legal regulation of this type of transport, identified the main factors characterizing public relations in the related area, and there have been formulated the current issues in the field of legal regulation of inland water transport.

Keywords: inland water transport; legal regulation; transport system; transportation.

Внутренний водный транспорт Российской Федерации (далее — ВВТ) является одним из составных элементов отечественной транспортной системы, который имеет важное значение в рамках реализации публичных задач и интересов, поскольку благодаря его эффективному функционированию осуществляется удовлетворение государственных нужд, а также потребностей физических и юридических лиц в области перевозок. Между тем на сегодняшний день в условиях геополитических противоречий происходит трансформация мировой и национальной экономики, в связи с чем транспортная система Российской Федерации, включая ВВТ, должна подстраиваться под новые вызовы и условия [2, стр. 7]. ВВТ обеспечивает доступность и безопасность транспортных связей в пределах территории России, а также других стран.

К тому же, следует отметить, что внутренние водные пути Российской Федерации (далее — ВВП), которым до начала проведения специальной военной операции отводилась второстепенная роль в транспортной системе, на сегодняшний день являются магистралью особой значимости. Повышение значимости ВВП было обозначено в качестве главного вектора совещания по вопросам развития речного судоходства (17 октября 2023 г.). В рамках совещания было подчеркнуто, что преимущества ВВТ следует использовать в интересах укрепления национальной экономики.

На сегодняшний день национальная экономика, включая транспортную систему, столкнулась с рядом проблем в условиях проведения специальной военной операции. В первую очередь, это санкции со стороны европейских государств. Введение санкций обусловило снижение объемов торговли и, соответственно, необходимость трансформации логистических цепочек в целях сокращения временных отрезков по маршрутам ВВП. Проведение санкционной политики повлияло также на недостаток обеспечения национальной транспортной системы современными транспортными средствами, а также недостаток модернизации оборудования и судов.

Особенности правового регулирования деятельности ВВТ обусловлены двумя факторами. В первую очередь, внешний фактор обусловлен особенностями территории ВВП. Внутренний фактор, в свою очередь, —

содержанием общественных отношений, которые возникают в сфере функционирования ВВТ. К таким отношениям относятся: договорные отношения, складывающиеся в рамках осуществления перевозок по ВВП; административно-правовые отношения, возникающие в связи с необходимостью обеспечения контроля за исправным состоянием транспортных средств, соблюдением требований обеспечения безопасности эксплуатации судов на ВВП; трудовые отношения, возникающие в результате осуществления трудовой деятельности в сфере водного транспорта; процессуальные отношения, обусловленные спецификой разрешения споров в области осуществления перевозок данным видом транспорта [1, стр. 8].

ВВТ осуществляет перевозки не только национального, но и международного уровня. При осуществлении второго вида перевозок ВВТ особое значение приобретают вопросы нормативного правового регулирования таких отношений. Это обусловлено особенностями пересечения государственных границ с учетом соблюдения принципа государственного суверенитета, необходимостью соблюдения требований экологической безопасности.

Правовое регулирование деятельности ВВТ определяет основные понятия, наиболее часто встречающиеся в данной сфере, характер и особенности функционирования данного вида транспорта, специфику осуществления перевозок ВВТ, особенности его эксплуатации и другие вопросы [4, стр. 86]. Правовое регулирование деятельности ВВТ имеет трехуровневую систему. Первый уровень представлен в виде международных соглашений и конвенций, которые регулируют отношения в данной сфере. Второй уровень включает в себя законы, третий — подзаконные нормативные правовые акты.

На сегодняшний день на международном уровне функционируют следующие соглашения и конвенции. В Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения содержится перечень таких путей. Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям была подписана в 2001 г. между девятью странами. Однако для Российского государства действие данной Конвенции начинается с 2007 г. Конвенция определяет основные понятия и сферу ее действия, правовое положение участников названных отношений, особенности оформления перевозки грузов, претензионный порядок разрешения споров. Порядок разрешения споров, обусловленных столкновением транспортных средств внутреннего плавания, определяется Конвенцией об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания.

В сфере международных перевозок опасных грузов по ВВП действует Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по

ВВП. Особенностью данного соглашения является то, что оно непосредственным образом не регулирует общественные отношения в сфере осуществления перевозок опасных грузов ВВТ, а содержит лишь отсылку к требованиям специальных Правил. Данными Правилами определяется порядок осуществления такой перевозки, устанавливаются требования к транспортным средствам, перевозящим опасные грузы и вещества, особенности транспортировки и упаковки названных объектов, их осмотра и маркировки. Правила отражают также информацию о подготовке специалистов в области проведения консультаций и экспертиз в части осуществления перевозки опасных грузов ВВТ. В Российской Федерации деятельность по контролю за перевозкой опасных грузов осуществляет Минтранс России.

Помимо выше названных конвенций и соглашений международного уровня, определяющих особенности осуществления перевозки грузов ВВТ, а также порядок разрешения споров, существуют также международные конвенции, которые устанавливают организационные правила для плавания ВВТ. К их числу относятся Конвенция об обмере судов внутреннего плавания и Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания. Название конвенций говорит об особенностях их содержания.

Следующий уровень, обозначенный в сфере реализации деятельности ВВТ, предусматривает перечень законов. В первую очередь, необходимо отметить значимость Конституции РФ, являющейся базисом всей системы национального законодательства. Конституция выступает в качестве основы для принятия и функционирования иных нормативных правовых актов, которые регулируют общественные отношения в области ВВТ. Конституция РФ устанавливает основные принципы, определяющие правовое положение различных объектов и субъектов гражданского оборота. К таким принципам, как правило, относятся свобода передвижения граждан (ст. 27), свобода экономической деятельности (ст. 34), свобода перемещения товаров, услуг и финансовых ресурсов (ст. 74). В конституционном тексте акцентировано внимание на том, что нормы гражданского законодательства, регулирующие отношения в сфере перевозок, находятся исключительно в федеральной юрисдикции в отличие от норм административного права, закрепляющих ряд основополагающих норм об особенностях регистрации субъектов перевозки, а также соблюдения ими правил и норм административно-правового характера.

Руководство транспортной системой Российской Федерации, в том числе деятельностью ВВТ, осуществляет Минтранс России. Особенности построения системы федеральных органов исполнительной власти, включая его структурные подразделения в лице министерств, определены Федеральным конституционным законом «О Правительстве Российской Федерации».

Федерации». Правительство наделено полномочиями по реализации единой политики в сфере транспорта.

Особое значение в рамках правового регулирования деятельности ВВТ занимает гражданское законодательство, положения которого определяют особенности заключения и исполнения договора перевозки различными видами транспорта. Гражданский кодекс Российской Федерации устанавливает виды договоров перевозки, условия и порядок оплаты транспортных услуг, а также особенности гражданско-правовой ответственности субъектов договора перевозки. В разрезе второго уровня нормативных правовых актов следует также упомянуть Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее — КВВТ), который определяет особенности публично-правовых и частноправовых отношений в сфере функционирования ВВТ. К тому же, в КВВТ отражены основные моменты, которые затрагивают специфику и расположение ВВП, особенности регистрации судна и приобретения на него права собственности, а также иные вопросы. В контексте данной группы стоит также упомянуть значимость Федерального закона от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», которым регулируются общественные отношения по предоставлению транспортно-экспедиционных услуг. Не стоит забывать и о федеральных законах, которые определяют порядок и особенности страхования грузов, ответственности, транспортных средств. К ним относятся Федеральные законы от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном».

Третий уровень правового регулирования деятельности ВВТ подразумевает функционирование подзаконных нормативных правовых актов. Как правило, принятие подзаконных актов отнесено к компетенции различных органов: Президента РФ, Правительства РФ и российского парламента. Данная группа представлена в виде правил, стандартов, положений, стратегий и др. Подзаконные нормативные правовые акты в сфере деятельности ВВТ конкретизируют положения федерального законодательства.

В юрисдикцию Главы государства, как правило, входит определение путей совершенствования транспортной системы, отдельных видов транспорта, обеспечения транспортной безопасности. Одним из основополагающих нормативных правовых актов является Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте». Порядок и особенности осуществления различных видов перевозок ВВТ

определяются Правительством РФ. Правила осуществления таких перевозок, особенности регулирования движения водных судов, правила эксплуатации судов, правила перевозки опасных грузов и иные вопросы регулируются Минтрансом России. Однако поскольку деятельность в сфере ВВТ признана междисциплинарной, правовое регулирование осуществляется и иными министерствами и службами [3, стр. 62].

Таким образом, в условиях нестабильной геополитической обстановки и ослабления процесса международной экономической интеграции приоритет отдается национальным транспортным системам. В Российской Федерации наиболее эффективным, недорогим и безопасным видом транспорта является ВВТ. Правовое регулирование деятельности ВВТ имеет свою специфику, которая обусловлена особенностями ВВП и общественных отношений, возникающих в названной сфере. Система правового регулирования деятельности данного вида транспорта имеет три основных уровня: международный, уровень законов и подзаконный уровень. На сегодняшний день с учетом процветания международной экономической конфронтации приоритет отдается непосредственно второму и третьему уровню правовых источников. Между тем несмотря на значительно разработанную и эффективную систему нормативных правовых актов в сфере деятельности ВВТ, существует ряд нерешенных проблем в области правового регулирования.

К ним относятся необходимость оптимизации логистических операций, необходимость унификации международного и национального законодательства в области осуществления судоходства, а также необходимость внедрения цифровых технологий в данную область (к примеру, электронных навигационных карт).

Литература

1. Гречуха, В. Н. Внутреннее водное транспортное право : учебник для магистратуры / В. Н. Гречуха. — Москва : Прометей, 2020.
2. Даньшина, А. Н. Основные проблемы внутреннего водного транспорта Российской Федерации и перспективы его развития / А. Н. Даньшина, А. В. Мукасеев, Р. А. Мукасеев // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. — 2022. — № 3. — С. 7—11.
3. Королева, В. Д. Современное направление развития правового регулирования деятельности внутреннего водного транспорта / В. Д. Королева, Д. А. Юрченко // Океанский менеджмент. — 2024. — № 1(24). — С. 60—63.
4. Сорокалетова, Е. И. Проблемы и перспективы развития внутренних водных путей РФ / Е. И. Сорокалетова // Экономика и бизнес: теория и практика. — 2023. — № 1-2(95). — С. 83—91.

References

1. Grechukha, V. N. Vnutrenneye vodnoye transportnoye pravo : uchebnik dlya magistratury [Inland water transport law: a textbook for master's degree students] / V. N. Grechukha. — Moskva : Prometey, 2020.

2. Dan'shina, A. N. Osnovnyye problemy vnutrennego vodnogo transporta Rossiyskoy Federatsii i perspektivy yego razvitiya [The main problems of inland water transport of the Russian Federation and its development prospects]/ A. N. Dan'shina, A. V. Mukaseyev, R. A. Mukaseyev // Nauchnyye problemy transporta Sibiri i Dal'nego Vostoka. — 2022. — № 3. — S. 7–11.
3. Koroleva, V. D. Sovremennoye napravleniye razvitiya pravovogo regulirovaniya deyatel'nosti vnutrennego vodnogo transporta [Modern direction of development of legal regulation of inland water transport activities]/ V. D. Koroleva, D. A. Yurchenko // Okeanskiy menedzhment. — 2024. — № 1(24). — S. 60–63.
4. Sorokaletova, Ye. I. Problemy i perspektivy razvitiya vnutrennikh vodnykh putey RF [Problems and prospects for the development of inland waterways of the Russian Federation]/ Ye. I. Sorokaletova // Ekonomika i biznes: teoriya i praktika. — 2023. — № 1-2(95). — S. 83–91.

УДК 656.61.08

Орлов Иван Константинович,

Институт повышения квалификации государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова

Капитан морского порта в системе правового обеспечения безопасности мореплавания

Аннотация. В настоящей статье рассмотрена роль капитана морского порта в системе обеспечения безопасности мореплавания. Анализируя статус и функции (полномочия) капитана морского порта, автор приходит к выводам о слабом нормативно-правовом обеспечении вопросов урегулирования капитаном морского порта конфликтов, возникающих между судовладельцами и иными субъектами, осуществляющими коммерческую деятельность в акватории и на территории морского порта, что существенно снижает возможности капитана морского порта по обеспечению безопасности мореплавания. Кроме того, действующие нормативные правовые акты устанавливают узкую «оперативную» компетенцию капитана морского порта, что не всегда позволяет ему (капитану) в должной мере реагировать на угрозы безопасности мореплавания.

Ключевые слова: морской порт; капитан морского порта; безопасность мореплавания; портовые конфликты.

Ivan K. Orlov,

Institute of Advanced Training of the Admiral Ushakov
Maritime State University

Seaport captain in the system of law enforcement of navigation security

Abstract. The current paper has considered the role of the seaport captain in the system of law enforcement of navigation security. Having analyzed the status and functions (powers) of the seaport captain, there has been concluded the weak legal framework for the settlement of conflicts by the seaport captain that arise between shipowners and other entities carrying out commercial activities in the waters and on the territory of the seaport, which significantly

reduces the ability of the seaport captain to enforce navigation security. In addition, the current regulatory legal acts establish a narrow “operational” competence of the seaport captain, which does not always allow him (the captain) to adequately respond to threats to navigation security.

Keywords: seaport; seaport captain; navigation security; port conflicts.

Несмотря на то что терминологически «капитан» в первую очередь ассоциируется с управлением судном, «капитан морского порта» реализует иные функции, это, по сути, административная должность, связанная с предварительным (посредством планирования) и оперативным (посредством дачи текущих указаний) управлением морским портом как особым инфраструктурным транспортным объектом, обеспечивающим морские коммуникации.

В соответствии с ч. 2 ст. 10 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» капитан морского порта является должностным лицом, возглавляет службу капитана морского порта, входящую в состав администрации морских портов, непосредственно подчиняется федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, и действует на основании Положения о капитане морского порта, утвержденного приказом Минтранса России от 9 ноября 2022 г. № 447.

Соответственно, капитан морского порта обладает достаточно интересным административно-правовым статусом — с одной стороны, это, по сути, низовое звено управления морскими портами (следует отметить, что в России по состоянию на 2024 г. в реестр морских портов включены 67 единиц), с другой стороны, капитан морского порта непосредственно подчинен Росморречфлоту, что в целом придает ему весомое административно-управленческое значение, в частности, капитан морского порта не подчинен органам власти субъекта РФ, на территории которого расположен морской порт.

Тем самым предупреждается давление на капитана морского порта со стороны, например, региональных экономических элит, желающих получить преференции при использовании морского порта.

В ст. 10 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации указывается, что капитан морского порта осуществляет возложенные на него Кодексом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства РФ административно-властные полномочия в морском порту.

В п. 2 Положения о капитане морского порта указано, что капитан морского порта является должностным лицом, возглавляет службу

капитана морского порта, входящую в состав администрации морских портов и непосредственно подчиняется Росморречфлоту.

Функции капитана морского порта определены в ст. 11 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ. В частности, капитан морского порта обеспечивает безопасность плавания и стоянки судов в акватории морского порта и на подходах к нему, утверждает суточный график расстановки и движения судов в морском порту и др.

При этом в науке обращается внимание на то, что использование морских портов представляет собой крайне важное звено экономической деятельности, связанной с экспортно-импортными операциям, а также с перевозкой морских грузов внутри России, в частности, по акватории Черного и Азовского морей, на Балтике, по Северному морскому пути и др. Иными словами, здесь тесно переплетены интересы различных хозяйствующих субъектов, для которых, например, каждый день задержки погрузки-разгрузки, прибытия или отравления морского транспорта влечет существенные издержки [1, стр. 81].

Действительно, одно из основных средств обеспечения безопасности мореплавания в пределах портов — управление движением и стоянкой судов, в том числе для погрузки и выгрузки товаров.

С учетом того, что значительная часть морских портов России проектировалась и строилась в советское время, их акватория зачастую не удовлетворяет возросшему трафику морских перевозок, что приводит к конфликту между судовладельцами и перевозчиками, в частности, об очередности погрузки (разгрузки) и в целом использования акватории порта.

Соответственно, капитан морского порта должен быть наделен объемными оперативными полномочиями по решению таких конфликтов, однако, если обратить внимание на приказ Минтранса России от 12 ноября 2021 г. № 395 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», в основном полномочия капитана морского порта носят предварительный (плановый) характер, большинство вопросов приходится решать на подходе судов к морскому порту. С одной стороны, такой подход разумен, поскольку в противном случае без предварительно разработанного плана-графика движения и нахождения судна в морском порту возникает риск чрезвычайных ситуаций (столкновения судов, затора и др.).

Однако оперативные полномочия, которые позволяют влиять на движение судов в «режиме реального времени», урегулированы крайне слабо, соответственно, может возникнуть ситуация, при которой распоряжение или иное указание, отданное капитаном морского порта судну (например, об установлении неудобной для этого судна очередности движения или погрузки, притом, что такое решение обусловлено объективными потребностями безопасности мореплавания), будет

отдаваться капитаном порта, по сути, на свой собственный риск с дальнейшей возможностью привлечения к ответственности.

Таким образом можно заключить, что капитан морского порта — это административная должность нижнего звена управления морскими портами, при этом непосредственно подчиненное Росморречфлоту.

Капитан морского порта играет важнейшую роль в обеспечении безопасности мореплавания, вместе с тем ему недостаточно оперативных полномочий, возникающих при разрешении конфликтов между судовладельцами и иными хозяйствующими субъектами, использующими акваторию и территорию морского порта, такая ситуация существенно снижает реализацию функции капитана морского порта по обеспечению безопасности мореплавания.

Литература

1. Скороходов, Д. А. Принципы и категории обеспечения безопасности мореплавания // Вестник Мурманского государственного технического университета. — 2020. — № 4. — С. 76—82.

References

1. Skorokhodov, D. A. Printsipy i kategorii obespecheniya bezopasnosti moreplavaniya [Principles and categories of ensuring safety of navigation] // Vestnik Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. — 2020. — № 4. — S. 76—82.

УДК 342.9

Станкевич Дмитрий Владимирович,
Колледж Университета «Дубна»

Правовое регулирование проезда перекрестков с круговым движением

Аннотация. Большая часть автомобилистов в Российской Федерации испытывают трудности при проезде перекрестков с обозначением кругового движения. Эта проблема возникает на стадии обучения в автомобильной школе и продолжается в течение всего периода управления транспортным средством. Перекресток с круговым движением имеет ряд неоспоримых преимуществ перед классическим пересечением автомобильных дорог и при соблюдении правил проезда является более безопасным. Однако вольная трактовка правил проезда многими автомобилистами и периодические корректировки со стороны законодательной власти повышают риски возникновения дорожно-транспортных происшествий на круговом движении. Изменения некоторых правил проезда перекрестка с круговым движением не принесли ожидаемых результатов и фактически усложнили для значительной доли автомобилистов понимание безопасного движения через круговое движение.

Ключевые слова: правила дорожного движения; дорожно-транспортное происшествие; аварийность; регулируемый перекресток; перекресток с круговым движением.

Dmitry V. Stankevich,
College of the Dubna State University

Legal regulation of driving through roundabout intersections

Abstract. Most car drivers in the Russian Federation have difficulties when driving through roundabout intersections. This problem arises at the stage of training in a driving school and continues throughout the entire period of driving a vehicle. A roundabout intersection has a number of undeniable advantages over a classic road intersection and is safer if you follow the traffic rules. However, the free interpretation of the traffic rules by many car drivers

and periodic amendments by the legislative authorities increase the risk of traffic accidents at roundabouts. Changes to some of the rules for driving through roundabouts have not produced the expected results and have made it more difficult for a significant proportion of car drivers to understand how to drive through roundabout intersections safely.

Keywords: traffic rules; road traffic accident; accident rate; signal-controlled intersection; roundabout intersection.

В современном мире увеличение передвижения людей на автомобилях неизбежно рождает новые задачи по геометрическим параметрам автомобильных дорог и организации дорожного движения. Большая часть таких задач возникает на всех видах перекрестков. Безопасность дорожного движения снижается не только из-за сложностей проезда пересечения дорог, но и от низкого уровня знаний водителей или умышленного нарушения Правил дорожного движения (далее — ПДД).

«Перекресток» — место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий [постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»].

Самый противоречивый перекресток с круговым движением (рис. 1). Он имеет неоспоримые положительные характеристики, но и спорных ситуаций в таком перекрестке много.

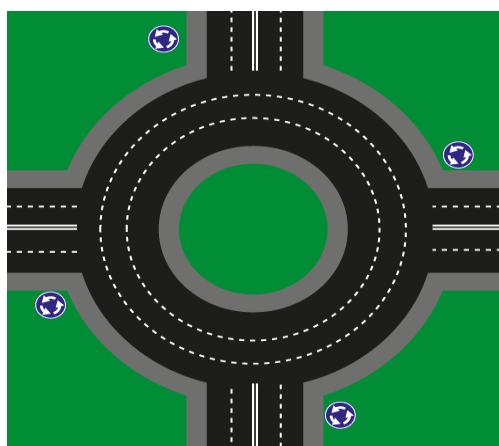


Рис. 1. Перекресток с круговым движением

[<https://ruspdd.ru/journal/61-proezd-perekrestkov-s-krugovym-dvigeniem/>]

Проезд перекрестка с круговым движением будет максимально безопасным при условии, что все участники дорожного движения будут соблюдать ПДД, поскольку существуют характерные особенности на

данном перекрестке. Например, при въезде на перекресток с круговым движением необходимо включение правого сигнала указателя поворота. Это требует знак 4.3 (рис. 2).

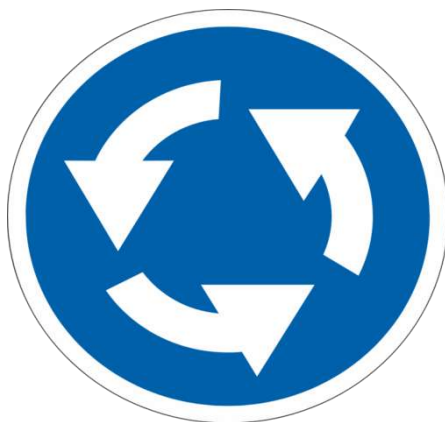


Рис. 2. Дорожный знак 4.3 «Круговое движение»

Во время проведения нами 60-минутного исследования водители транспортных средств, въезжавших на круговое движение, не включали правый указатель поворота. Из этого числа более половины включали левый указатель, остальные автомобилисты не включали указатели поворотов вообще. Это типичное нарушение ПДД, которое начинается в некоторых случаях с обучения в автошколах. Движение по кругу должно осуществляться без указателя поворота, это действие равноценно прямолинейному движению по полосе. В процессе исследования автомобилисты, въехавшие на круг перекрестка с левым указателем поворота, продолжали движение по перекрестку, не выключая его. Допускается включение левого указателя поворота при перестроении из внешней полосы движения во внутреннюю полосу, при движении по кругу (в случае более одной полосы движения на таком перекрестке). Однако это действие не было выполнено водителями за время исследования. ПДД также требует включение правого указателя поворота при съезде с перекрестка с круговым движением. За время исследования при съезде с кругового движения только 70% водителей, въехавших на перекресток с левым указателем поворота, поменяли его на правый указатель.

Аварийная ситуация возникает при наличии двух и более полос на круге. ПДД требуют съезда с кругового движения из внешней полосы в крайнюю правую полосу, если знаки и разметка не указывают на другой вариант организации дорожного движения, это одна из основных конфликтных точек (рис. 3).

Для большей части автомобилистов проезд перекрестка с круговым движением является сложным процессом с определенными эмоциональными нагрузками.

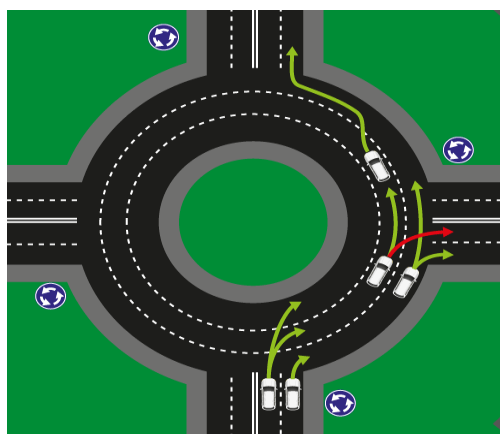


Рис. 3. Правила въезда и съезда с кругового движения

[<https://ruspdd.ru/journal/61-proezd-perekrestkov-s-krugovym-dvigeniem/>]

Во время проезда необходимо контролировать органами зрения более одного действия других участников данного процесса, при условии соблюдения ПДД всеми участниками дорожного движения. Одновременно необходимо ориентироваться по дорожным знакам и дорожной разметке. Часто на перекрестках с круговым движением устанавливают знаки приоритета с определенным направлением главной дороги (рис. 4) и знаки особых предписаний «Направление движения по полосам» (рис. 5). Вместе с тем процесс проезда такого перекрестка усложняется хаотичными действиями доли автомобилистов на таком перекрестке. Безусловно, у многих водителей транспортных средств имеется определенная стратегия минимизации рисков возникновения дорожно-транспортного происшествия (далее — ДТП), въезд из крайней правой полосы во внешнюю полосу перекрестка (если на круговом движении организовано несколько полос движения), минимальная скорость движения по кругу и съезд в крайнюю правую полосу в необходимом направлении.

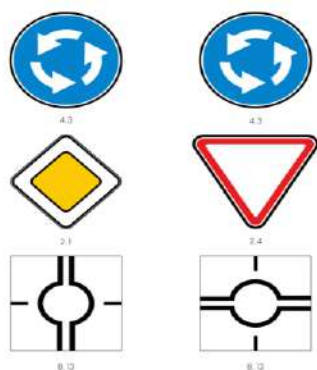


Рис. 4. Направление главной дороги на перекрестке с круговым движением

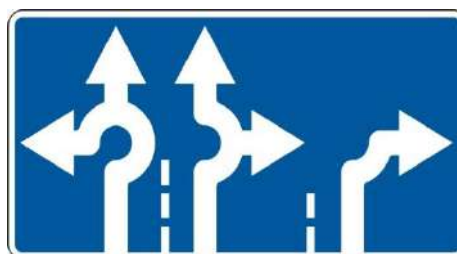


Рис. 5. Направление движения по полосам на перекрестке с круговым движением

Геометрические параметры перекрестка с круговым движением не всегда симметричны, дорога в некоторых случаях прилегает по касательной к кругу (рис. 6). В этом случае включение указателей поворота для выполнения требований ПДД может ввести в заблуждение других участников дорожного движения.

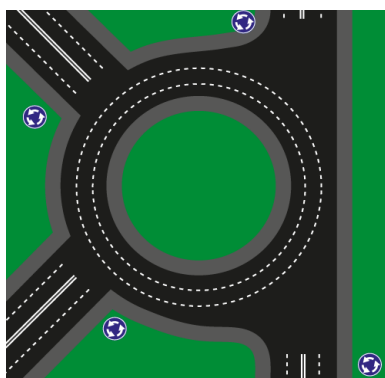


Рис. 6. Дорога прилегает по касательной к круговому движению
[<https://ruspdd.ru/journal/61-proezd-perekrestkov-s-krugovym-dvigeniem/>]

Целесообразно свести к минимальным значениям сложные и спорные ситуации при проезде кругового движения на перекрестках. Достичь данного результата возможно только снижением «степени свободы» участников дорожного движения и симметричными геометрическими параметрами при проектировке и строительстве пересечений дорог с организацией кругового движения.

Перекресток с круговым движением — это хороший способ «успокоения» скоростного режима, но достичь это возможно при наличии только одной полосы движения, определенной ширины (рис. 7).



Рис. 7. Круговое движение с одной полосой
[<https://emilia-spanish.ru/obrazy/kolco-dorozhnoe-89-foto.html>]

Одна полоса движения исключает варианты въезда и съезда на данном перекрестке с нарушением ПДД, следовательно, риск возникновения ДТП снижается. Безусловно, пропускная способность перекрестка уменьшится, но безопасность дорожного движения повысится.

Другой вариант организации безопасного и бесконфликтного дорожного движения на круговом перекрестке состоит в установке транспортных светофоров на каждом въезде (рис. 8).

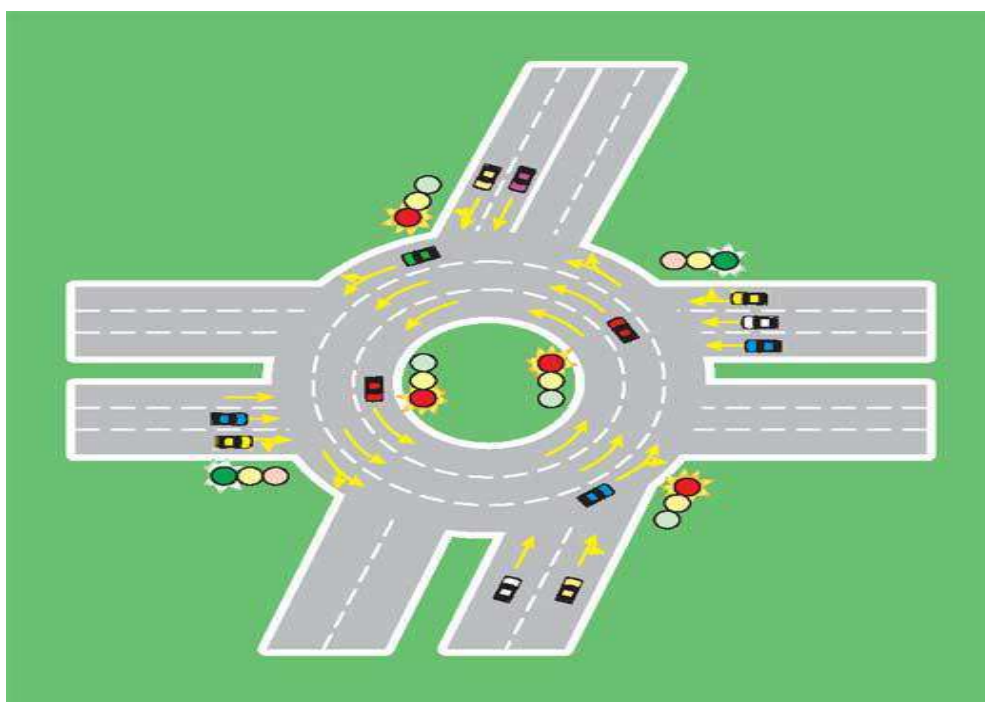


Рис. 8. Круговое движение со светофорным регулированием
[<https://triptonkosti.ru/1-foto/karta-so-svetoforami-86-foto.html>]

Данная организация движения обеспечит проезд через перекресток в определенный момент времени потока транспортных средств только из одного направления без пересечений траекторий движения встречных транспортных средств при повороте налево и развороте, как это организовано на Х-образном перекрестке. Таким образом, конфликтные ситуации при въезде, движении по кругу и съезде будут стремиться к минимальным значениям. При этом пропускная способность кругового движения не претерпит больших изменений по сравнению с вариантом без транспортных светофоров на въезде, так как при въезде на круг со всех направлений в дневные часы образуется затор (рис. 9). Безусловно, в ночное время, при снижении интенсивности движения светофоры могут быть переведены в режим желтого мигающего сигнала, с предоставлением приоритета в движении транспортным средствам, движущимся по кругу. При этом варианте организации дорожного движения количество полос движения по кругу не должно превышать двух.



Рис. 9. Затор на перекрестке с круговым движением
[<https://emilia-spanish.ru/obrazy/kolco-dorozhnoe-89-foto.html>]

Самый прогрессивный вариант — это турбокольцевой перекресток (рис. 10) с полностью канализируемым движением каждой полосы. Транспортные потоки направляются в выделенные для них полосы движения, в каналы, которые отделены ограждением друг от друга. Въезд в канал и выезд из канала возможно выполнить в определенных местах. Планировка турбокольцевых перекрестков должна быть понятна всем участникам дорожного движения, все элементы организации дорожного движения хорошо различимы. При варианте турбокольцевого перекрестка оптимально организовать две полосы движения по кругу.



Рис. 10. Турбокольцевой перекресток
[<https://emilia-spanish.ru/obrazy/kolco-dorozhnoe-89-foto.html>]

В любом из вышеописанных вариантов при планировке перекрестка стоит обратить внимание на количество полос движения по кругу, их ширину, симметричность геометрической формы перекрестка. Первостепенная задача — снизить риск возникновения ДТП и сделать максимально комфортным проезд перекрестка с круговым движением. Любое ДТП на круговом пересечении резко снижает пропускную способность такого перекрестка на время оформления происшествия и повышает риск второго ДТП.

Информационное право

УДК 347.45

Максуров Алексей Анатольевич,
кандидат юридических наук,
Ярославский государственный университет им. П. Г. Демидова

Особенности информационных технологий как правовой категории

Аннотация. В юридической доктрине сегодня бытует понимание информационных технологий исключительно как объекта гражданско-правового регулирования и объекта защиты в рамках информационного права. При этом легальное определение категории «информационные технологии» также предложено только лишь гражданским законодательством. Настоящее исследование представляет собой анализ проблем современной юриспруденции в части особенностей нормативно-правового регулирования информационных технологий в Российской Федерации. В работе предложена характеристика основных нормативных правовых актов в указанной сфере, показаны их иерархия и взаимосвязи. Сделан вывод о комплексности правового регулирования категории «информационные технологии», в связи с чем выделены ранее не указанные в науке имманентные свойства данного правового явления. По результатам исследования уточнено понятие категории «информационные технологии». Данное уточнение предложено внести в легальное определение информационных технологий в гражданском законодательстве, поскольку только это позволит в полной мере выявить суть информационных технологий как объекта правового регулирования и отграничить их от смежных правовых понятий.

Ключевые слова: информационные технологии; объект правового регулирования; объект правовой охраны; институт права; интеллектуальная собственность; новизна; объективация.

Aleksey An. Maksurov,
Candidate of Law,
P.G. Demidov Yaroslavl State University

Features of information technologies as a legal category

Abstract. In the current legal doctrine, there is an understanding of information technologies exclusively as an object of civil-law regulation and an object of protection within the framework of information law. At the same time, the legal definition of the category “information technology” is also proposed only by civil legislation. The current study is an analysis of the problems of modern jurisprudence in terms of the peculiarities of legal regulation of information technologies in the Russian Federation. There has been offered a description of the main normative legal acts in this area, shown their hierarchy and interrelations. There has been made a conclusion about the complexity of legal regulation of the category “information technologies”, in connection with which there have been identified immanent properties of this legal phenomenon, previously not specified in science. Based on the results of the study, there has been clarified the concept of the category “information technologies”. There has been proposed to introduce this clarification into the legal definition of information technologies in civil legislation, since only this will allow us to fully identify the essence of information technologies as an object of legal regulation and distinguish them from related legal concepts.

Keywords: information technologies; object of legal regulation; object of legal protection; institution of law; intellectual property; novelty; objectification.

Предложенное законодателем понятие информационных технологий не обладает признаком комплексности, поскольку не учитывает, во-первых, особенности нормативно-правового регулирования информационных технологий и, во-вторых, имманентно присущие данному правовому явлению свойства, отражающие его природу. Соответственно, изучение основ нормативно-правового регулирования информационных технологий позволит определить их сущность как правовой категории.

Первичные положения в сфере регулирования общественных отношений в области информационных технологий — объекта гражданско-правового регулирования — находят свое отражение в Конституции РФ, причем в нормах двух обособленных групп.

К первой группе следует отнести те фундаментальные начала, на которых вообще предполагается основывать нормативно-правовое регулирование информационных технологий в отраслевом законодательстве (нормы-принципы). Именно в этих нормах закреплены, в частности, 1) права и свободы человека и гражданина, а также 2) пределы и 3) ограничения для реализации таких прав.

Так, например, если вести речь о правах и свободах, то, как известно, ч. 5 ст. 29 Конституции РФ гарантирована свобода массовой информации и запрещена цензура. Важнейшие права в информационном плане предусмотрены ч. 4 ст. 29 Конституции РФ: право каждого свободно

искать, получать, передавать, производить и распространять информацию любым законным способом.

Не менее однозначно и четко установлены и конституционные ограничения. Например, в ч. 4 ст. 29 Конституции РФ указано, что перечень сведений, составляющих государственную тайну, определяется федеральным законом, т.е. подобные сведения прямо выведены из информации, которая может распространяться свободно. Другой пример: в ч. 2 ст. 29 Конституции РФ предусмотрен запрет на пропаганду или агитацию, которые возбуждали бы социальную, расовую, национальную или религиозную ненависть и вражду; одновременно недопустима и пропаганда такого же (а также языкового) превосходства.

Во вторую группу можно объединить так называемые «нормы о компетенции». В качестве типичного примера следует указать на п. «г» ст. 71 Конституции РФ, в силу прямого определения которого к ведению федерального центра в числе прочего относится и установление системы федеральных органов власти, порядка их организации и деятельности; формирование федеральных органов государственной власти, и в результате, лишь на федеральном уровне возможно установление порядка взаимодействия системы власти и общества с точки зрения обязанности органов власти по передаче в СМИ информации, иных компонентов информационной открытости государства и т.п.

С одной стороны, конституционные нормы — это 1) некоторые идеальные ориентиры и, одновременно, 2) непосредственно действующие принципы национальной правовой системы, которые выступают в качестве «правил игры» в этой области. С другой стороны, они опосредуют и организационные аспекты рассматриваемой сферы общественных отношений.

По указанным причинам попутно отметим необходимость установления в Конституции РФ обязанности органов государственной власти информировать население через средства массовой информации о своей деятельности, кроме случаев, когда это запрещено федеральным законом по причине государственной или иной охраняемой законом тайны. Прямое, в данном случае, закрепление информационной технологии непосредственно в Конституции РФ будет крайне полезным.

Имея в своей основе конституционные положения, многие вопросы информационных технологий решены в ином специальном законодательстве в области связи, рекламы и т.п.

Прежде всего, закрепляются материально-правовые вопросы. Например, в Федеральном законе от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» определены принципы правового регулирования отношений в сфере информации, рассмотрена информация как объект правовых отношений, в том числе общедоступная информация, права, обязанности и способ действия

обладателя информации, вопросы ограничения доступа к информации, процедурные вопросы распространения информации, в том числе в сети Интернет, основные правила защиты информации и проч. Федеральный закон от 7 июля 2003 г. № 126-ФЗ «О связи» в части информационных отношений в сфере информационных технологий решает множество вопросов регулирования передачи информации посредством сети Интернет, например, лицензирования в названной области, возможности доступа к услугам связи, обеспечения тайны связи и т.п.

То есть в данном случае речь идет о законодательных основах регулирования самой технологии изготовления и передачи информации, пригодных для полноценного регулирования общественных отношений в области информационных технологий.

В п. 2 ст. 2 Федерального закона «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» определены и сами информационные технологии как процессы, методы поиска, сбора, хранения, обработки, предоставления, распространения информации и способы осуществления таких процессов и методов. Это легальное определение информационных технологий в рамках системы информационного права, понимающих данное правовое явление как некоторый опосредованный правом технологический процесс, объект правовой охраны и т.п., но не объект правового регулирования.

Данный подход уточняется посредством регламентации организационных, процедурных вопросов использования информационных технологий с помощью нормативных актов, непосредственно определяющих порядок передачи информации и иные сопутствующие организационные вопросы.

В частности, в Федеральном законе от 13 марта 2006 г. № 38-ФЗ «О рекламе» содержатся нормы, опосредованно влияющие на регулирование массово-информационных отношений, здесь установлены общие требования к рекламе в СМИ, решены вопросы, что именно считать рекламным продуктом, и т.д.

На первый взгляд, такие вопросы прямо не относятся к проблематике информационных технологий, однако реклама — продукт, распространяемый в рамках массово-информационных отношений. В современном мире уже нет понимания сообщений о деятельности тех или иных органов власти в виде правовой агитации или пропаганды и иных инструментов в рамках информационной, коммуникативной функции права. Информация о деятельности органа власти — общественно значимый продукт, нуждающийся в продвижении как части маркетингового комплекса [1, стр. 143]. Сообщения о неких результатах деятельности органа власти (его должностного лица) или субъекта частного права и будет такого рода социальной «рекламой» или полноценным коммерческим рекламным материалом.

Обычно же такого рода понимание увязывается с социальной рекламой: доведение же информации о деятельности органа власти до конечного адресата — населения — давно уже рассматривается в науке как своего рода социальный проект и продвижение социальных приоритетов и ценностей. Правовая реклама понимается как разновидность социальной рекламы и самостоятельная форма маркетинговой коммуникации [2, стр. 89].

Некоторые гарантии обеспечения размещения информации о деятельности органов власти установлены Федеральным законом от 13 января 1995 г. № 7-ФЗ «О порядке освещения деятельности органов государственной власти в государственных средствах массовой информации». Если говорить о конкретных органах власти, например, судах, то стоит упомянуть Порядок организации доступа к информации о деятельности Верховного Суда Российской Федерации, утвержденный приказом Председателя Верховного Суда РФ от 14 января 2016 г. № 1-П, в котором решена часть организационных вопросов по поводу обеспечения пользователей актуальной информацией на сайтах судов в сети Интернет и т.п. Такие вопросы в практике применения права решались на уровне реализации мероприятий, предусмотренных Федеральными целевыми программами развития судебной системы России, например Федеральной целевой программы «Развитие судебной системы России на 2007—2011 годы» [утверждена постановлением Правительства РФ от 21 сентября 2006 г. № 583], Федеральной целевой программой «Развитие судебной системы России на 2013—2020 годы» [утверждена постановлением Правительства РФ от 27 декабря 2012 г. № 1406] и проч. [3, стр. 167].

В то же время и в части организационно-процедурных установлений информационные технологии по своей природе ближе к процессу, чем к некоторому его позитивному результату (идеальной модели результата).

Совсем иначе информационные технологии понимаются в виде особого объекта гражданского права, где базовым является определение единой технологии.

Прежде всего, в п. 1 ст. 1542 Гражданского кодекса РФ предлагается несколько иное, нежели в информационном праве, определение самой технологии. Законодатель понимает под ней выраженный в объективной форме результат научно-технической деятельности, который включает в том или ином сочетании изобретения, полезные модели, промышленные образцы, программы для ЭВМ или другие результаты интеллектуальной деятельности, подлежащие правовой охране, и может служить технологической основой определенной практической деятельности в гражданской или военной сфере (единая технология). Одновременно, в состав единой технологии могут входить и результаты интеллектуальной деятельности, не имеющие статуса охраняемых прав, например, технические данные и другая информация.

Следует выделить три обязательных компонента информационной технологии как объекта права (результата интеллектуальной деятельности).

В первую очередь, не любая технология может быть отнесена к объектам гражданского права, а лишь только та, что представляет собой результат интеллектуальной деятельности. Эта деятельность также может быть не любой, а исключительно научно-технической. Анализ норм ГК РФ позволяет также прийти к выводу об обязательной объективации такого результата: наличия только идеи о технологии того или иного процесса недостаточно, требуется объективная форма такого выражения.

Представляется, что указание на объективацию должно иметь место в законе. В то же время корректнее было бы говорить не о наличии у технологии некоей объективной формы, а об ее выражении вовне, а не только лишь в психике человека, т.е. как полагаем, технологией вполне можно считать и вербальное устное описание того или иного технологического процесса. Технология в такой форме также может быть объектом полноценного правового регулирования.

Кроме того, гражданское законодательство содержит требование о том, чтобы технология включала в себя те или иные сочетания изобретений, полезных моделей, промышленных образцов, программ для ЭВМ и т.п., причем и данные результаты интеллектуальной деятельности сами по себе уже должны подлежать обособленной правовой защите в силу закона.

Между тем законодатель не решил вопрос о том, как быть, например, с оригинальностью, авторством и иными элементами компонентов единой технологии. Скорее всего, применительно к информационным технологиям, данный вопрос остается вторичным. То или иное его решение никак не может отразиться на наличии или отсутствии прав на информационную технологию как единый объект. Интересно и то, что сами по себе компоненты могут быть и неоригинальны (причем даже все из них), но от их сочетания требуются именно новизна и оригинальность.

Необходимо отметить, что из предложенной законодателем дефиниции не следует и то, предоставляется ли правовая охрана информационной технологии в том случае, если, например, сочетается один охраняемый правом результат интеллектуальной деятельности с результатами интеллектуальной деятельности, которым закон не предоставляет защиты. В данном случае предлагаем применить расширительное толкование п. 1 ст. 1542 ГК РФ и предоставлять правовую охрану и такой информационной технологии.

Следует обратить внимание на то существенное обстоятельство, что из прямого толкования положений п. 1 ст. 1542 ГК РФ не следует, что правовая охрана не будет предоставлена технологии, состоящей из одних лишь результатов интеллектуальной деятельности, не получивших правовой охраны.

В указанном смысле абз. 1 п. 1 ст. 1542 ГК РФ не в полной мере соответствует абз. 2 п. 1 ст. 1542 ГК РФ, поскольку буквальное толкование нормы, содержащейся в абз. 1 неявно требует, чтобы хотя бы один из компонентов технологии имел правовую охрану, тогда как абз. 2 допускает в состав технологии результаты интеллектуальной деятельности, не имеющие такой охраны, например, информацию.

Наконец, законодатель указал, чтобы технология как некий позитивный результат интеллектуальной деятельности могла бы служить технологической основой определенной практической деятельности в гражданской или военной сфере.

Тем не менее, представляется, что такого рода «привязка» технологии к практике, призванной обеспечить правовую защиту лишь «реально используемых» технологий, изначально неудачна вследствие ненужного гносеологического ограничения. Вполне может иметь место ситуация, когда технология чего-либо уже изобретена, однако вопрос успешности ее практического применения в конкретной деятельности может быть пока еще решен только лишь теоретически, при достижении компонентами такой деятельности некоторых особых свойств, количественных и качественных характеристик, которых при существующем уровне развития техники не могут быть полностью реализованы. Соответственно, можно говорить пока еще о потенциальной, а не только реальной полезности технологии, получающей правовую охрану.

Также явно излишним видится и указание в норме закона на военную или гражданскую сферу использования — в самой дефиниции этого явно не требуется.

В результате исследования можно предложить изложить п. 1 ст. 1542 ГК РФ в следующей редакции:

«Технологией признается выраженный во внешнем от ее автора мире результат его научно-технической деятельности, который заключается в оригинальном сочетании как охраняемых прав, так и не получивших правовую охрану результатов интеллектуальной деятельности, имеющий реальную или потенциальную значимость для практической деятельности в любой сфере».

По итогам исследования укажем на комплексность категории «информационные технологии»: как правило, с точки зрения процесса и результата некоторой специальной человеческой деятельности. Процесс подразумевает его правовую охрану, а результат — его правовое регулирование в виде объекта гражданского права с особыми свойствами.

Предлагается привести гражданское законодательство и законодательство об информации и информационных технологиях к единому пониманию термина «информационная технология», которую полагаем верным обозначать в виде такого результата интеллектуальной деятельности, как оригинальная совокупность технических средств

работы с информацией (поиск, сбор, хранение, обработка, предоставление, распространение информации как процессы и, одновременно, как способы осуществления таких процессов), обладающего реальной или потенциальной социальной значимостью в целях практической деятельности.

Литература

1. Максуров, А. А. Правовой маркетинг. Сер.: «Проектный подход в праве». Часть 1. Маркетинговый комплекс / А. А. Максуров. — Москва : ЭкООнис, 2017.
2. Максуров, А. А. Реклама правовых продуктов и государственных услуг в Российской Федерации и за рубежом / А. А. Максуров. — Москва : URSS, 2019.
3. Савина, Т. А. Проблемы взаимодействия судебной власти со средствами массовой информации / Т. А. Савина // Актуальные проблемы экономики и права. — 2008. — № 3. — С. 167—171.

References

1. Maksurov, A. A. Pravovoy marketing. Ser.: «Proyektyny podkhod v prave». Chast' 1. Marketingovyy kompleks [Legal Marketing. Series: "Project Approach in Law"]/ A. A. Maksurov. — Moskva : EkOOnis, 2017.
2. Maksurov, A. A. Reklama pravovykh produktov i gosudarstvennykh uslug v Rossiyskoy Federatsii i za rubezhom [Advertising of Legal Products and Public Services in the Russian Federation and Abroad]/ A. A. Maksurov. — Moskva : URSS, 2019.
3. Savina, T. A. Problemy vzaimodeystviya sudebnoy vlasti so sredstvami massovoy informatsii [Problems of Interaction between the Judiciary and the Mass Media]/ T. A. Savina // Aktual'nyye problemy ekonomiki i prava. — 2008. — № 3. — S. 167—171.

УДК 343.98(075.8)

Бажанов Станислав Васильевич,
доктор юридических наук, профессор,
академик Петровской академии наук и искусств,
полковник юстиции в отставке

Социально-криминологическая и географическая характеристика Португальской Республики

Аннотация. В настоящей статье рассматриваются отдельные вопросы, касающиеся социальных, криминологических и географических особенностей Португальской Республики, которые оказывают непосредственное воздействие на состояние преступности в этой стране. Обобщение показывает, что преобладающими видами уголовно наказуемых деяний здесь выступают имущественные и коррупционные, а также те, которые связаны с незаконной контрабандой и распространением наркотиков. Пострадавшими от них, по большей части, выступают иностранные граждане, посещающие эту страну в качестве туристов, а также незначительное число местного населения.

Ключевые слова: Португалия; Республика; преступность; регистрация; первая медицинская помощь; анклав; безопасность; общественный правопорядок; финансовые и корпоративные преступления; эмигранты; наркобизнес.

Stanislav V. Bazhanov,
Doctor of Law, professor,
academician of the Petrovskaya Academy of Sciences and Arts,
retired Colonel of Justice

Socio-criminological and geographical characteristics of the Portuguese Republic

Abstract. The current paper has considered the selected issues related to the social, criminological, and geographical characteristics of the Portuguese Republic that have a direct impact on the state of criminality in this country. The analysis has shown that the predominant types of criminal offenses here are mainly property and corruption offenses, as well as those related to illegal

smuggling and drug trafficking. The victims are mostly foreign citizens visiting the country as tourists, as well as a small number of residents.

Keywords: Portugal; Republic; criminality; registration; first aid; enclave; security; public order; financial and corporate crimes; emigrants; drug trafficking.

Как известно, континентально-европейская правовая семья формировалась на базе римского законодательства. Ее приверженцами являются страны Евросоюза, Латинской Америки и некоторые другие. Она объединяет конгломерат национальных нормативных правовых систем, обладающих некими схожими чертами, преломляющимися в единстве закономерностей и перспектив дальнейшего стратегического развития.

В структуре механизма государственной власти упомянутых стран законодательные и исполнительные органы строго разделены. Основному источнику права — закону свойственна отраслевая дифференциация.

В канун XIX столетия в соответствующих политических кругах процветала концепция полицейского государства. Однако к моменту своего угасания она, вкуче с зарождавшейся установкой на абсолютное верховенство единоначалия, стала неблагоприятно сказываться на социально-экономическом обустройстве правовых институтов и отношений, складывавшихся в границах подобающих территорий.

Перед министерствами внутренних дел (далее — МВД) и входящими в их архитектуру подразделениями полиции ставились более заземленные задачи, в отличие от той части последних, которая довлела, к примеру, в правоохранительных органах Великобритании. Так или иначе, но исторически они (МВД) всегда тяготели к жесткой централизации своих аппаратов с акцентом на силовых методах решения вопросов, возникавших в сфере обеспечения внутренней безопасности и общественного порядка. В свете изложенного некоторые, в том числе российские, исследователи придерживаются точки зрения, согласно которой преобразование системы органов уголовной юстиции в странах, расположенных в зоне европейского влияния, гипотетически постоянно ориентировалось не на их обособление, а на содержательно-концептуальную настроенность. Без конструктивного реформирования социально-экономической инфраструктуры, в условиях которой они функционировали, таковое, как декларировалось, было не способно достигать ожидавшихся общественно-полезных результатов.

В сравнительно небольших европейских государствах, таких, например, как Швеция или Дания, невысокая численность моноэтнического населения, относительно высокий уровень жизни граждан в сочетании с низким порогом преступности положительно воздействовали на эффективность решения программ, разрабатывавшихся намеренным

порядком для обеспечения внутренней безопасности и общественного порядка силами исключительно полиции.

К странам иной континентальной модели организации правоохранительной деятельности дозволительно относить те, которые для достижения означенных целей употребляли специальные полицейские силы (отряды). Их впечатляющий список возглавляют: Франция, Италия, Испания и Португалия, чьи политические бонзы по устоявшейся издревле традиции до сих пор используют комплекс государственных полицейских служб, предназначенных для обеспечения спокойствия в городах, поселках и других населенных пунктах.

К неоспоримому ведению жандармерии и доньше приписываются происшествия и уголовно наказуемые деяния, совершающиеся в городах с численностью населения не более 20 тыс. жителей, а также в многочисленных сельских местностях. В то же время в Италии и Португалии ее (жандармерии) деятельность диверсифицирована.

В рассматриваемом контексте весьма показательными выглядят сведения о социально-криминологическом и географическом положении Португальской Республики среди других европейских стран, популярно, но бессистемно описанные в российских средствах массовой информации, включая сеть «Интернет». Доминируя в общей сводке разрозненных факторов, они позволяют сделать упреждающий вывод о том, что отмеченная страна является самым западным государством в континентальной части Европы. Ей принадлежит территория в 92 225 кв. км, а численность населения составляет 10 347 892 человек. Расположена она в юго-западном секторе Пиренейского полуострова, занимая около 15,0% его общей площади, на севере и востоке гранича с Испанией (1214 км), а на юге и западе — омываясь водами Атлантического океана.

Стало быть, Португалия представляет собой (полу) анклав или прибрежный анклав, искусно отделенный от других материковых образований (анклавы могут располагаться и в территориальных водах).

Протяженность сухопутной границы Португалии с севера на юг составляет примерно 550 км, а с востока на запад — 175—200 км. Она форматирует собой второй по величине европейский «бастион» после островной Исландии, полностью дислоцирующийся в западном полушарии. В сферу юрисдикции ее Правительства входят также Азорские острова и остров Мадейра [URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/>].

Столица Португалии — Лиссабон, официальный язык — португальский; денежная единица, находящаяся в обращении, — евро.

Принято за аксиому, что в период XV—XVI вв. Португалия, поглотив собой Бразилию и Анголу, стала крупнейшей колониальной империей на европейском континенте; в начале XIX столетия ее площадь занимала примерно 10,4 млн кв. км.

С 1910 г. ее начали презентовать под флагом парламентско-президентской республики, т.е. унитарного государства, относящегося к наиболее развитым странам мира.

Португалия — член НАТО (1949), ООН (1985), ОЭСР (1961), Европейского Союза (1986), содружества стран и Совета Европы (1996), культивирующих в деловом обиходе и повседневной жизни португальский язык в качестве основного средства межличностных общений. С 1991 г. она входит в шенгенскую зону и регулярно участвует в Иbero-американских саммитах.

Уровень преступности в ее границах относительно невысокий и большинство уголовно наказуемых деяний носит ненасильственный характер [<https://www.gov.uk/foreign-travel-advice/portugal/safety-and-security>].

Формальные показатели, иллюстрирующие состояние внутренней безопасности и общественного порядка, выгодно разнятся от их аналогов, публикуемых в СМИ других (приграничных) государств. Приводя по тексту соответствующие статистические выкладки далее, будет не лишним подчеркнуть, что заимствованные автором настоящей статьи из официальных источников цифры, в том числе результаты опросов респондентов, в суммарном подсчете не всегда образуют 100,0%. Тем не менее следует осознавать, что почерпнуты они именно оттуда, и корректировать их в удобоваримую форму представляется не допустимым.

Согласно рейтингу Глобального индекса мира «Vision of Humanity» (2021) Португалия признана четвертой страной мира среди наиболее благоприятных и комфортных мест для проживания [<https://www.visionofhumanity.org/maps/#/>].

Выявлением и расследованием преступлений на ее территории занимаются в основном: МВД, Минюст, Морская администрация, Управление экономики и безопасности пищевых продуктов, Информационная система и др. [<https://www.safecommunitiesportugal.com/>]

С 1930 г. Португалия участвует в различных мероприятиях, проводимых Международной организацией уголовной полиции (МОУП), более известной под вывеской Интерпола.

Статистические данные об уровне преступности в ее землях по разным периодам и оценкам неоднородны. Так, по сведениям, выложенным в сети Интернет, в 2020 г. в ее землях было зарегистрировано 93 убийства, 87 из которых произошли в континентальной части и 3 — в автономном островном регионе «Мадейра» [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE].

Выявлялось также 48 903 случаев противоправных нападений на людей, в том числе на туристов, из которых 45 409 фиксировалось в

континентальной части, 1932 — в автономном островном регионе «Азорские острова» и 1541 — в автономном островном регионе «Мадейра» [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE].

В период с 2008 по 2016 г. республиканские исполнительные власти выявили 569 пострадавших от преступной торговли людьми, 68,0% из которых прибывало из различных регионов Европы: 36,0% — из Румынии, 28,0% — из той же Португалии и 4,0% — из Болгарии.

Для 63,0% пострадавших Португалия была страной назначения, для 28,0% — страной происхождения и для 9,0% — страной транзита; 417 пострадавших продавались в рабство (для трудовой эксплуатации).

В 2020 г. в Португальской Республике регистрировалось 23 439 бытовых преступлений, сопряженных с домашним насилием, 21 977 из которых произошли в континентальной части, 798 — в автономном островном регионе «Азорские острова» и 661 — в автономном островном регионе «Мадейра» [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE].

Было удостоверено совершение 6904 краж чужого имущества, без учета покушений на кражи и угоны автомобилей, произраставших в общественных местах; из них 6691 эпизод запечатлевался в континентальной части, 66 — в автономном островном регионе «Азорские острова» и 145 — в автономном островном регионе «Мадейра». Всего было раскрыто 29 642 вышеописанных преступления, из которых 28 905 регистрировалось в континентальной части, 421 — в автономном островном регионе «Азорские острова» и 305 — в автономном островном регионе «Мадейра» [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE].

Карманные кражи, как ранее, так и теперь, «прогрессируют», главным образом, в многолюдных туристических местах: центрах, ресторанах, транспортных узлах, иных локализациях массового скопления людей, особенно в Лиссабоне и Порту [<https://travel.state.gov/content/travel/en/404.html>], поскольку Португалия образует собой процветающий ландшафт, куда устремляются большие потоки эмигрантов из других, в том числе отдаленных уголков земного шара: Восточной Европы, Бразилии, бывших португальских владений (колоний), располагавшихся в юрисдикции «PALOP» (Африка).

В связи с модернизацией республиканской экономики и в ракурсе глобализации мировых процессов, включая миграционные, в ее пенатах стали бурно разрастаться корпоративные, финансовые и коррупционные преступления [<https://q208.wordpress.com/2008/03/29/reportagem-da-al-jazeera-sobre-portugal-um-dos-paises-mais-pobres-e-corruptos-da-europa/>].

Повествуя об этом, надобно специально оговориться, что корпоративизм составляет сущность салазаризма, известного под вывеской «великой идеи режима». Сам Салазар (республиканский политический и общественный деятель) разъяснял свою доктринальную линию

многопланово. Демократия, по его словам, подверженная страстям и движениям большинства, ставит политику выше жизни. Либерализм, призывающий наживаться, создавать богатства любой ценой, отдает предпочтение экономике над социальным началом. Социализм же, прокламирующий разделение созданных богатств и устройство общества по законам разума, возвышает социальное начало над экономикой. Все это, заключает он, — суть ошибочные подходы. Единственно правильный путь — корпоративизм, возвышающий человека и соблюдающий достоинство, новый конституционный порядок, созидающий национальную общность, «отливающий» нацию в форму государства, формирующей активное сознание солидарности на земле, в работе, в жизни, т.е. в отечестве — вечной общей семье.

Думается, что приведенные процитированным апологетом аргументы в обоснование собственных, субъективистских устремлений, столь же неубедительны, сколь и опровергаемые им доводы всевозможных оппонентов.

Продолжая исследование темы, вынесенной в заголовок настоящей статьи, отметим, что согласно отчету о глобальной конкурентной способности Всемирного экономического форума (2019) Португалия заняла 9-е место среди 141 страны мира по уровню расходов, претерпеваемых местными бизнесменами из-за противоправных нападков на них и их собственность дельцов организованной преступности [<https://www.weforum.org/publications/global-competitiveness-report-2019/>].

Некоторые криминальные кланы изображаются прессой в образе «титульных игроков», подвизавшихся на ниве незаконной предпринимательской деятельности, ориентированной на контрабанду и незаконный оборот наркотиков, поставляемых в Португалию с начала 1970-х годов из Колумбии и Марокко через естественные морские пути (маршруты) [https://english.elpais.com/elpais/2018/08/09/inenglish/1533808007_972064.html].

С 1980-х гг. разрозненные боевые отряды итальянской мафии интенсифицировали свою противоправную деятельность практически во всех уголках Республики. Так, «*Camorra*» инициировала нелегальное прибытие своих членов в Порту, занявшись перепродажей фальсифицированных дизайнерских товаров.

Калабрийская организованная преступная группа (далее — ОПГ) «Ндрангета» признана причастной к незаконному обороту наркотиков и «отмыванию» денежных средств, в том числе путем нещадной эксплуатации туристического сектора экономики.

ОПГ из бывших советских республик (стран СНГ), после распада СССР, проявили завидную агрессию на Пиренейском полуострове (1990)

[<https://www.theportugalnews.com/>]. В условиях, приближенных к современному «летоисчислению» (2016) их агенты замечались в «отмывании» денег под «крышей» футбольного клуба «UD Leiria» [<https://www.theportugalnews.com/>].

Если рассуждать о криминальных авторитетах грузинской мафии, то по официальным сведениям они к 2019 г. во многих провинциях Португальской Республики совершили более 370 квалифицированных краж [<https://www.theportugalnews.com/>].

В 2021 г. два члена черногорского клана «Кавач», ответственного за «отмывание» денег, вымогательство и контрабанду кокаина из Южной Америки в Европу, были взяты под стражу после того, как нелегально прожили в описываемой стране на протяжении почти года.

С начала 2000-х гг. мексиканские наркокартели учредили свое господство в Португалии. Так, «Синалоа» превратился в теневую организацию с впечатляющей живучестью, приняв участие в незаконном обороте наркотиков и «отмывании» денег. Приоритетное направление его криминальной деятельности проявилось в контрабанде кокаина колумбийского происхождения и его распространении среди коренного населения при не афишируемой поддержке коррумпированных чиновников и бизнесменов [<https://smallwarsjournal.com/>].

В 2010-х гг. республиканскими властями было подтверждено присутствие на территории Португальской Республики бразильской ОПГ «*First Capital Command*» («PCC») [<https://www.publico.pt/2009/03/06/jornal/autoridades-portuguesas-em-alerta-para-eventual-presenca-do-pcc-no-pais-298063>]. Федеральный отчет бразильского правительства подтвердил факт, согласно которому в ее пределах размещалось, по крайней мере, 43 ее члена, вовлекавшихся в незаконный оборот наркотиков, что стало максимальным показателем среди аналогичных цифр, освещавшихся в СМИ других стран европейского континента [<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2020/10/06/investigacao-brasileira-detecta-ao-menos-387-membros-do-pcc-em-16-paises.htm>]. С 1980 г. «*First Capital Command*» активизировала «деловые отношения» с «Ндрангета» по эскалации нелегальных поставок наркотиков из Бразилии в Европу; она же взяла на себя все операции по их незаконному распространению в пределах так называемого европейского дома.

Крупнейшие мегаполисы Португалии — Лиссабон и Порту — были признаны доминирующими регионами, где совершается львиная доля всех учтенных в стране преступлений, включая тяжкие и особо тяжкие [<https://travel.state.gov/content/travel/en/404.html>]. Для Большого Лиссабона это, по обыкновению, кражи, совершаемые в туристических центрах городов Синтра, Кашкайш и Мафра.

Касаль Вентосу — столичный район, где некогда собирались наркоторговцы, а стало быть, и их потенциальные клиенты (наркоманы), был безжалостно снесен, выпятив таким радикальным способом закономерную (ответную) реакцию Португальского Правительства на неизменно сомнительную его (района) репутацию.

Амадора — муниципалитет, где располагаются Бурака и проблемный район Кова-да-Моура, длительное время выступал в качестве перевалочного пункта для нелегалов, прибывавших из Казаль-Вентосу и Марвила.

В отдельных муниципалитетах Лиссабона (Одивелаш, Лурес и Вила-Франка-де-Ширавокруг) уровень преступности по-прежнему остается стабильно высоким. Незаконное проникновение в автомобили на стоянках у объектов туристических достопримечательностей и подле общественных увеселительных заведений: ресторанов, кафе и кафетериев, являются здесь не редким деянием.

Небезынтересны сообщения, поступающие в территориальные подразделения полиции, об активизации ОПГ и умножении криминального промысла со стороны различного рода (меж) этнических банд.

В правоохранительные органы Большого Порту регулярно поступают заявления о кражах и насильственных уголовно наказуемых деяниях; многолюдные места (вокзалы, район Рибейра, относительно небольшие кварталы муниципалитетов Гондомар и Валонго) в этом смысле остаются уязвимыми и в сегодняшние дни.

В Алгарве подтверждено поступление в правоохранительные органы незначительного количества сообщений о криминальных действиях ОПГ. В связи с тем, что город этот считается крупнейшим центром международного туризма, расположенным в привлекательном регионе Европы, географически близком к Северной Африке, он в печальной статистике отмечен увеличением числа случаев незаконного оборота наркотиков. «Карманники» и прочие мелкие «воришки» прозябают в его кварталах, а также в Фару, в умеренных количествах.

Волна насильственных преступлений, направленных против зажиточных слоев местного населения, богатых эмигрантов и иностранных туристов, осевших в Португалии, захлестнула страну после экономического кризиса (2000), приведшего к осязаемому сокращению гостевых потоков, ранее прибывавших из Африки, Восточной Европы и Южной Америки, а также к росту числа безработных среди коренного населения.

Архипелаг «Азорские острова» с очевидностью иллюстрирует то, что карманные кражи в его вотчине не могут претендовать на статус обыденного явления. Кроме того, в отмеченном (островном) регионе не

зарегистрировано каких-либо обращений граждан по поводу преступных нападков на них функционеров организованной преступности.

В то же время Архипелаг «Мадейра» в близлежащих районах Фуншала, в частности, в Пику-ду-Ариейру, Меркадо-дос-Лаврадорес, Зона-Велья (возле канатной дороги), в Старом городе и в парке Санта-Катарина переживает их бум.

Другие полисы, где участились насильственные преступные деяния, представлены городами Авейру, Брага и Коимбра.

Такие поселения, как Сетубал, Алентежу и Рибатежу, по праву рекламируются как самые безопасные в смысле правовой и физической защищенности проживающего там населения от всевозможных уличных гастролеров (в сравнении с той же столицей).

В целом состояние внутренней безопасности и общественного порядка в Португальской Республике с начала 1990-х гг. остается не устойчивым. Время от времени оно варьируется, падая до низовых значений, в сравнении с аналогичными показателями, публикуемыми в СМИ соседствующих с ней стран, но потом резко восстанавливает утраченные позиции и «идет в гору» [https://en.wikipedia.org/wiki/Crime_in_Portugal].

Пострадавшим от преступлений, как в Португалии повелось исстари, предписывается обращаться за помощью и защитой своих прав в ближайшие отделения (посты) судебной полиции, в республиканские участки охраны или непосредственно в прокуратуру. Номер национальной службы экстренной помощи, установленный для них в подобных нештатных ситуациях — «112», применяемый, кстати, на всей территории Евросоюза.

Чтобы подать заявление о противоправном посягательстве через систему «Интернет», пострадавшие могут воспользоваться официальным порталом электронной системы, функционирующей под эгидой МВД [https://vm.apav.pt/apav_v3/index.php/pt/].

Правоохранительные органы и система уголовного правосудия в целом помогают «жертвам преступлений» прибегать к первой медицинской помощи, содействуя тому, чтобы они имели возможность связываться с членами своих семей, (близкими) родственниками либо друзьями. В отдельных случаях представители Фемиды разъясняют им, как надлежит употреблять комплекс дополнительных юридических ресурсов, порядок уголовного преследования и правосудия, регламент оказания финансовой поддержки, а в случае надобности — юридический механизм получения консультаций у адвоката.

В связи с этим не возбраняется говорить о том, что в Португальской Республике легализована эффективная модель помощи пострадавшим от преступлений, развернутая под началом Ассоциации их официальной поддержки («АРАУ»). В нее включена бесплатная «горячая линия», доступная как для рядовых граждан, так и для иностранных туристов по

будням с 9.00 до 21.00. С нее легко дозвониться по телефону № 116-006 в дополнение к веб-сайту; отрадно, что перечисленные услуги предоставляются на различных национальных языках [https://vm.apav.pt/apav_v3/index.php/en/].

Считается, что в Португалии самые либеральные законы в части, касающейся хранения и употребления ряда наркотиков. Не составляет особой тайны обстоятельство, согласно которому еще в далеком 2001 г. на ее территории было декриминализовано хранение марихуаны, кокаина, героина, запрещенных к свободному обращению в других европейских странах. Вместе с тем потребители указанных (запрещенных) веществ в большинстве случаев принуждаются к социальной реабилитации.

Незаконный оборот и хранение незначительных доз наркотиков для личных нужд свыше 10 суток по-прежнему карается наказанием в виде штрафа или краткосрочного лишения свободы [<https://www.loc.gov/>].

Таким образом, приведенные в настоящей статье расклады позволяют сделать вывод о том, что социально-криминологическая и географическая обстановка в Португалии оказывает самое непосредственное воздействие на систему ее правоохранительных органов.

Не вызывает сомнений также и то, что в рассматриваемой стране наиболее распространенными остаются имущественные (корыстные) преступления, связанные с посягательствами на чужую собственность, а также уголовно наказуемые деяния, сопряженные с незаконным оборотом наркотиков.

Думается, однако, что для португальских правоохранительных органов разрешение этой проблемы посильно. Необходима лишь политическая воля власть имущих чинов, подпитываемая материальными, трудовыми и прочими ресурсами, которые в распоряжении органов исполнительной власти имеются в достатке.

<p style="text-align: center;">ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Вестник Юридического института МИИТ»</p>	<p style="text-align: center;">REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal “Bulletin of the Law Institute of MIIT”</p>
<p>Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку.</p> <p>Статья представляется в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru. Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д 9, стр. 9, учебный корпус 6.</p> <p>Объем статей — от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5—1,1 усл. п. л.), рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл. п. л.)</p> <p>При наборе текста необходимо использовать шрифт «Times New Roman». Размер шрифта для основного текста статей — 14. Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи в алфавитном порядке; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках).</p> <p>Ссылки на Интернет-ресурсы и архивные документы помещаются в тексте в квадратных скобках по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0. 100-2018 «Библиографическая ссылка».</p> <p>Название статьи приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.</p> <p>Сведения об авторах приводятся на русском и английском языках: фамилия, имя, отчество всех авторов полностью; полное название организации — места работы каждого автора в именительном</p>	<p>Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision.</p> <p>All papers should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru. The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994. The paper should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.'s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.'s sheets). The paper should be printed in Microsoft Word format, Times New Roman, font-size 14 Pt. Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses).</p> <p>References to Internet resources and archival documents are enclosed in square parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference».</p> <p>The title of the paper is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.</p> <p>The information about authors is given both in Russian and in English: surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author; official name of the organization in Nominative case (where EACH author</p>

падеже, ее полный почтовый адрес; должность, звание, ученая степень каждого автора; адрес электронной почты для каждого автора.

Аннотация — независимый от статьи источник информации, краткая характеристика работы, включающая в себя актуальность, постановку проблемы, пути ее решения, результаты и выводы. В ней указывают, что нового несет в себе данная статья в сравнении с другими, родственными по тематике и целевому назначению. Рекомендуемый объем — 200—250 слов на русском и английском языках.

Ключевые слова приводятся на русском и английском языках. Необходимое количество ключевых слов (словосочетаний) — 6—10. Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.

В конце статьи приводится **список литературы**, в котором необходимо указать научные источники. Нормативный материал в список литературы не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0. 100-2018.

Статьи рецензируются. Авторам предоставляется возможность ознакомиться с содержанием рецензий. При отрицательном отзыве рецензента автору предоставляется мотивированный отказ в опубликовании материала. Оригинальность текста должна составлять не менее 75% от объема статьи.

В журнале используются сокращенные наименования органов государственной власти в соответствии с Перечнем полных и сокращенных наименований федеральных органов исполнительной власти, установленным распоряжением Администрации Президента РФ совместно с Аппаратом Правительства РФ от 16 июля 2008 г. № 943/788.

works) with its full postal address; position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author; contacts (an e-mail) of EACH author.

An abstract is an independent source of information, short description of the work, which contains a goal, a brief description of the research methods, a description of the main results and concise conclusions. The abstract clearly indicates that the article is original in comparison with others related in subject and purpose. The abstract of 200—250 words is recommended both in Russian and in English.

Keywords are given both in Russian and in English. There should be 6—10 of words or word combinations. Keywords are separated from each other with a semicolon.

At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.

All papers are peer reviewed. The authors are given the opportunity to get acquainted with the content of reviews. In case of a negative review, the author is provided with a motivated refusal to publish the material. The text originality should be not less than 75% of the total paper.

There are used abbreviated names of state authorities in accordance with the List of full and abbreviated names of Federal executive authorities established by the order of the Presidential Administration of the Russian Federation together with the Government Office of the Russian Federation of July 16, 2008 No. 943/788.