

объему их прав и обязанностей, необходимому для качественного и эффективного правового регулирования рассматриваемых правоотношений.

Все вышеизложенное свидетельствует о назревшей необходимости принятия в Республике Беларусь самостоятельного нормативного правового акта или их совокупности, направленных на комплексное правовое регулирование общественных отношений в сфере судебного разрешения административно-правовых споров и представляющего собой форму самостоятельной правовой отрасли – права административной юстиции.

Говоря о внутренней (процессуальной) форме определенного вида юридической деятельности, следует отметить, что под ней понимается совокупность однородных процедурных требований, предъявляемых к действиям участников процесса и направленных на достижение определенного материально-правового результата.

Если рассматривать административную юстицию как определенную юридическую деятельность, то под ней следует понимать самостоятельный вид юридической деятельности, осуществляемой судом в целях всеобъемлющей реализации гарантий физических и юридических лиц по непосредственной реализации их прав и законных интересов в сфере государственного управления, заключающейся в разрешении административно-правового спора с помощью специфических административно-юстиционных правовых средств и выражающейся в принятии индивидуального правосудного акта по административно-правовому исковому заявлению.

Таким образом, административная юстиция как самостоятельный вид юридической деятельности обладает всеми признаками юридического процесса как совокупности действий уполномоченного государственного органа, направленных на достижение определенного юридически значимого результата. При этом рассматриваемые действия образуют определенные совокупности, которые в юридической науке принято называть стадиями юридического процесса или процессуальными производствами. Последовательность стадий административно-юстиционного процесса, обязательность совершения определенных юридически значимых действий, необходимых для достижения его целей, образуют процессуальную (внутреннюю) форму административной юстиции.

Исходя из всего вышеизложенного, можно сделать следующие выводы.

Фактическое наличие в правовой системе Республики Беларусь самостоятельного предмета правового регулирования права административной юстиции в виде общественных отношений, направленных на разрешение административно-правового спора, диктует необходимость придания им (отношениям) самостоятельной правовой формы в виде отдельного нормативного правового акта.

Объем прав и обязанностей субъектов административно-юстиционных отношений, необходимый и достаточный для качественного разрешения административно-правового спора, характеризует административную юстицию как самостоятельный вид юридического процесса, а именно как совокупность последовательных и взаимообусловленных стадий (производств), направленных на достижение определенного юридически значимого результата (разрешение административно-правового спора) и представляющего собой процессуальную (внутреннюю) форму административной юстиции.

В связи с изложенным внутренняя (процессуальная) форма административной юстиции внешне должна быть выражена кодифицированным нормативным правовым актом, представляющим собой правовую форму административно-юстиционных правоотношений и закрепляющим весь комплекс прав и обязанностей участников административно-правового спора и последовательность их реализации.

Таким образом, в настоящее время в Республике Беларусь назрела необходимость разработки и принятия Кодекса административного судопроизводства.

УДК 342.9

О.В. Гиммельрейх

ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМ ВИДЕОРЕГИСТРАЦИИ НА ТЯГОВОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СОСТАВЕ КАК МЕРА ПРОФИЛАКТИКИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

Наряду с правовыми формами охраны общественных отношений, складывающихся в связи и по поводу пользования источниками повышенной опасности, к которым относятся подвижной состав и объекты железнодорожной инфраструктуры, конкретно определенное выражение находит такая форма, как организационно-технические мероприятия, реализуемые государственным объединением «Белорусская железная дорога».

Так, соблюдение правил безопасности движения поездов, пользования средствами железнодорожного транспорта, предупреждения и пресечения правонарушений (в том числе преступлений) обеспечиваются путем проведения следующих организационно-технических мероприятий: создания ограждений станций и остановочных пунктов, перронов, перегонов, устройства пешеходных мостов, настилов и подземных переходов, установления светофоров и зуммеров, обеспечения нормативно предусмотренного освещения мест посадки-высадки пассажиров и иных мер.

В частности, организационные меры профилактики нарушений безопасности движения нашли закрепление в приказе начальника Белорусской железной дороги от 5 января 2012 г. № 4Н «О совершенствовании работы по обеспечению безопасности движения на Белорусской железной дороге», которые, в свою очередь, разделены на два относительно самостоятельных и взаимосвязанных подраздела:

совершенствование профессионального мастерства исполнителей (этот подраздел содержит следующие меры: техническую учебу, инструктажи, семинары, проверку знаний, теоретические и практические испытания на право управления локомотивом, внезапные и плановые проверки и т. д.);

управление надежностью работы технического комплекса (в этом подразделе предусмотрены контрольные и плановые проверки работы технических средств и измерительного оборудования в различных службах Белорусской железной дороги, технические освидетельствования подвижного состава, проверка сигнального хозяйства и инвентаря строгого учета, комиссионные осмотры путей, железнодорожный переездов, средств сигнализации и связи, иные мероприятия).

Однако наличие фактов нарушений правил проезда и дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах, смертельного и не смертельного травмирования граждан подвижным составом, порчи железнодорожного имущества, необходимость контроля скоростного режима машиниста свидетельствуют о том, что в современных условиях принимаемых мер оказывается недостаточно. Это побуждает искать и использовать более совершенные технологии контроля общественного порядка и обеспечения общественной безопасности, в том числе профилактики правонарушений.

К числу таких организационно-технических мер относится применение системы видеорегистрации (СВР) – современного средства информационных технологий, которое помогло бы в абсолютном большинстве случаев устанавливать полную картину обстоятельств происшествий: как гражданин оказался на железнодорожных путях и что послужило причиной трагедии, выполнил ли машинист все требования, которые на него возлагает законодательство. Машинист может и не заметить, что сбил человека. Это требует установления поезда, которым совершен наезд. В случае проезда водителем транспортного средства через железнодорожный переезд на запрещающий сигнал светофора перед непосредственно движущимся поездом будут зафиксированы признаки транспортного средства (цвет, марка, модель), что позволит в дальнейшем установить личность нарушителя и привлечь его к установленной законом ответственности.

Практика использования видеорегистраторов на одном из видов транспорта (автомобильном) сегодня имеется. В частности, постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 ноября 2015 г. № 53 утверждена Инструкция о порядке использования и хранения информации, полученной с помощью видеорегистраторов.

Система видеорегистрации и хранения на тяговом подвижном составе в целях обеспечения безопасности при движении и осуществлении работ локомотива сможет обеспечить: фиксацию и хранение видео- и аудиоинформации из кабины локомотива; регистрацию и хранение видеоинформации с камер, расположенных по периметру локомотива; отображение и хранение местонахождения локомотива на карте (GPS-трекинг через сервис Google-Map в реальном времени); регистрацию видео- и аудиоинформации в режимах: непрерывно; по расписанию; по детектору движения; по сигналам от тревожных входов.

Возможности СВР позволяют:

- анализировать правильность действий локомотивной бригады для сокращения причин аварий и несчастных случаев;
- облегчить управление локомотивом в «одно лицо»;
- обеспечить безопасность составителя поездов при маневровом движении;
- обеспечить машинисту обзор пути, обзор с левой и с правой стороны;
- предотвращать акты хищения и вандализма;
- формировать доказательную базу при расследовании причин аварий, несчастных случаев, актов вандализма или хищений.

Определенные правовые предпосылки к внедрению названной системы на железнодорожном подвижном составе в Республике Беларусь уже созданы.

Так, согласно Указу Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2013 г. № 527 создана система видеонаблюдения, основной задачей которой является наблюдение за состоянием общественной безопасности в интересах обеспечения общественного порядка, профилактики, выявления (раскрытия) и пресечения преступлений, других правонарушений, а также предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Согласно Указу Президента Республики Беларусь от 25 мая 2017 г. № 187 «О республиканской системе мониторинга общественной безопасности» система мониторинга включает следующие элементы: систему видеонаблюдения за состоянием общественной безопасности; локальные системы видеонаблюдения, подключенные к системе мониторинга; специальные детекторы, подключенные к системе мониторинга; каналы связи единой республиканской сети передачи данных; программная платформа системы мониторинга; аппаратный комплекс республиканского центра обработки данных; автоматизированные рабочие места; другие системы и информационные ресурсы, определяемые пользователями системы мониторинга.

В организационном плане применение СВР на тяговом железнодорожном составе предполагает:

расчет потребности оснащения тягового подвижного состава СВР; определение технико-технических характеристик оборудования по параметрам видеофиксации (качество, надежность, угол обзора и т. д.), сроку хранению, порядку передаче, условиям воспроизведения информации;

планирование приобретения и установку оборудования, обладающего соответствующими характеристиками, выделение соответствующих средств;

регламентацию порядка включения в единую систему республиканского мониторинга информации, поступающей из СВР, установленных на тяговом подвижном составе;

разработку административно-организационных документов, определяющих порядок действий локомотивных бригад и иных работников по пользованию СВР, порядку записи, передачи, хранения и дальнейшего использования полученной информации;

обучение работников локомотивных бригад, работающих с СВР на подвижном железнодорожном составе, порядку действий по записи, хранению, передаче в Центр мониторинга;

разработку регламента обмена с правоохранительными и иными органами полученной посредством СВР информации.

Таким образом, проведенный теоретико-прикладной анализ позволяет сделать вывод, что применение СВР на тяговом железнодорожном составе является современным средством контроля общественной безопасности, способствует профилактике правонарушений гражданами, укреплению трудовой дисциплины среди работников железнодорожного транспорта, а также формированию автономной информационной базы (подсистемы), интегрированной в единую систему республиканского мониторинга общественной безопасности.