

принципе объективного вменения. Данный принцип заключается в привлечении лица к ответственности без установления его вины. Объективное вменение может заключаться как в привлечении к ответственности за случайные последствия действий человека, так и в привлечении к ответственности лиц, действия которых вообще не состоят в причинной связи с причиненным вредом, но наказание которых по каким-либо причинам представляется целесообразным.

Принцип презумпции виновности в основном применяется в частноправовых видах ответственности и в частности при привлечении лица к гражданско-правовой ответственности. Использование данного принципа детерминировано целями гражданско-правовой ответственности, которая носит компенсаторно-восстановительный характер и основной ее целью является возмещение причиненного вреда.

Использование презумпции виновности в административно-деликтном праве направлено в большей степени не столько на достижение цели административной ответственности (поскольку предусматривает реальную возможность избегания административной ответственности лицом, совершившим административное правонарушение, что, в свою очередь, может сформировать у такого лица пренебрежение к правовым нормам), сколько на упрощение и облегчение деятельности специальных органов государства (в частности – органов внутренних дел) в рамках ведения административного процесса. Помимо этого использование презумпции виновности в административно-деликтном праве существенно ухудшает правовое положение граждан и может являться условием привлечения лица к административной ответственности за деяния, которое оно не совершало, что для правового государства является недопустимым.

Решение данной проблемы видится в усилении судебной защиты лиц, привлекаемых к административной ответственности на данных основаниях. В этих целях целесообразно предусмотреть в ПИКоАП механизм судебного рассмотрения споров, вытекающих из рассмотренных правоотношений, что в перспективе может стать одним из направлений административной юстиции в Республике Беларусь.

УДК 342.9

*О.В. Гиммельрейх*

### **СУБЪЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРАВОПОРЯДКА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Железнодорожный транспорт, являясь единым сложным многофункциональным хозяйственным комплексом, призван во взаимодействии с другими видами транспорта своевременно и качественно удовлетворять потребности населения, государства и юридических лиц в перевозках, обеспечивать нормальную жизнедеятельность, обороноспособность и государственную безопасность республики.

Ежегодно названным видом транспорта перевозится свыше 90 млн пассажиров и более 150 млн тонн грузов; обеспечиваются перевозки внешнеторговых и транзитных грузов через 23 пограничных перехода Республики Беларусь на семи железных дорогах пяти сопредельных государств.

Являясь обособленной системой, обладающей замкнутостью, динамичностью, доступностью и уязвимостью, железнодорожный транспорт характеризуется повышенной общественной опасностью, высокими скоростями передвижения, концентрацией больших людских потоков и другими факторами, что требует надлежащего правового регулирования.

С точки зрения теории управления и административного права железнодорожный транспорт представляется необходимым рассматривать как объект государственного управления и правоохраны, что позволяет использовать дифференцированный подход к различным видам общественных отношений в области транспорта, более четко конкретизировать и формулировать цели, выработать механизм государственного управления, обеспечивать эффективность его функционирования.

В качестве непосредственных участников государственного управления выступают субъекты управления, которые разграничены между собой, весьма разнообразны и имеют определенную структурно-функциональную характеристику. Сущность государственного управления во многом проявляется в характере взаимоотношений субъектов.

Вместе с тем в законодательстве Республики Беларусь отсутствует понятие субъекта обеспечения безопасности на транспорте (в том числе на железнодорожном как его вида). Так, в законе Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. № 140-З «Об основах транспортной деятельности» закреплены термины «безопасность транспортной деятельности», «субъекты транспортной деятельности». В Концепции обеспечения безопасности транспортной деятельности, которая утверждена протоколом заседания коллегии Министерства транспорта и коммуникаций (Минтранс) от 11 мая 2010 г. № 19 к субъектам обеспечения безопасности транспортной деятельности относятся организации, в эксплуатации которых находятся транспортные средства или объекты транспортной инфраструктуры.

Однако законодательное понятие «обеспечения безопасности транспортной деятельности» охватывает только технико-технологическую сторону обеспечения безопасности на транспорте, фактически ограничивается кругом лиц, занятых в перевозочном процессе, при эксплуатации и ремонте подвижного состава, эксплуатации инфраструктуры и т. п., и не отражает других аспектов в области обеспечения и правопорядка на железнодорожном транспорте. Для полного отражения всех сторон обозначенного правового явления, на наш взгляд, правильным было бы использовать понятие «безопасность на транспорте» и ее вид – «безопасность на железнодорожном транспорте», которые содержат еще несколько компонентов:

правоохранительный – противодействие преступлениям (включая терроризм) и административным правонарушениям;

природный – предупреждение, нейтрализация и ликвидация чрезвычайных ситуаций природного характера (землетрясения, наводнения);

организационно-управленческий – мониторинг уровня транспортной безопасности; заблаговременное и достаточное ресурсное обеспечение; четкая организация государственного управления.

Исходя из перечисленных выше компонентов обеспечения безопасности на транспорте (в том числе железнодорожном) представляется целесообразным представить следующую систему субъектов обеспечения безопасности и правопорядка на железнодорожном транспорте в Республике Беларусь:

субъекты, устанавливающие единые требования в данной области общественных отношений (правила, стандартизация и нормирование и т. п.);

субъекты, исполняющие установленные требования;

субъекты, обеспечивающие контроль и надзор за выполнением установленных требований на железнодорожном транспорте.

К первой группе субъектов относятся органы государственного управления (в широком понимании), проводящие единую политику в сфере управления, безопасного функционирования и эксплуатации железнодорожного транспорта: Президент, Парламент, Совет Министров, Минтранс.

Так, ст. 7 закона Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-З «О железнодорожном транспорте» закреплено, что для обеспечения безопасной эксплуатации железнодорожного транспорта общего пользования Советом Министров Республики Беларусь устанавливаются запреты (ограничения) на осуществление на землях железнодорожного транспорта общего пользования деятельности, противоречащей их целевому назначению.

Ко второй группе субъектов относятся граждане (в том числе иностранные граждане и лица без гражданства), Белорусская железная дорога (БЖД) в лице структурных подразделений, управляющих имуществом железной дороги на праве хозяйственного ведения или оперативного управления; государственные и негосударственные организации; иные субъекты, обязанные соблюдать установленные на железнодорожном транспорте требования и правила (безопасность движения, правила проезда пассажиров, правила перевозки грузов, опасных грузов и т. д.).

Фактически это – группа субъектов – производители и потребители транспортных работ и услуг.

К третьей группе субъектов относятся органы, обеспечивающие государственный контроль и надзор за выполнением установленных требований в сфере безопасности и правопорядка на транспорте.

В частности, согласно ст. 32 закона «О железнодорожном транспорте» государственный пожарный надзор за соблюдением организациями железнодорожного транспорта общего пользования законодательства о пожарной безопасности, а также выполнением стандартов, норм и правил системы противопожарного нормирования и стандартизации осуществляется органами и подразделениями по чрезвычайным ситуациям.

В соответствии с законом Республики Беларусь от 8 мая 2007 г. № 220-З «О прокуратуре Республики Беларусь» надзор за точным и единообразным исполнением законов и иных нормативных правовых актов всеми организациями и должностными лицами БЖД (включая владельцев подъездных путей) возложен на транспортных прокуроров.

Государственный надзор за условиями и порядком хранения оружия и боеприпасов, находящихся на балансе Военизированной охраны Белорусской железной дороги (ВОХР), возложен на органы внутренних дел на транспорте (допуск к оружию, выдача индивидуальных разрешений и т. п.).

К этой же группе субъектов целесообразно относить и органы, обеспечивающие борьбу с преступностью и правонарушениями на железнодорожном транспорте: МВД (в лице ОВД на транспорте), ВОХР, транспортные отделы КГБ, структурные подразделения ГТК, ГПК, МНС.

Проведенный анализ изучаемого вопроса позволяет сделать вывод, что предлагаемое нами понятие «субъекта обеспечения безопасности на транспорте» (в том числе железнодорожном) значительно шире понятия «субъекта обеспечения безопасности транспортной деятельности» (железнодорожной деятельности), закрепленного в законе «Об основах транспортной деятельности», что обусловлено не только необходимостью обеспечения технологии безопасного перевозочного процесса, но и правовой охраны личных и имущественных прав граждан, защиты государственных и общественных интересов в этой области.

УДК 342.951

*М.В. Губич*

## **БЕЗОПАСНОСТЬ СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ – НАПРАВЛЕНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Начало XXI в. в отечественной науке, как и во всем мире, ознаменовалось повышением интереса к проблемам безопасности в различных сферах жизнедеятельности. Современное белорусское общество вырабатывает мировоззренческую основу устойчивого развития, ориентированного на безопасность как ключевое условие. На это ориентирует Концепция национальной безопасности Республики Беларусь, в соответствии с которой органы внутренних дел являются составным элементом системы обеспечения национальной безопасности.

Выполнение правоохранительных функций по своей природе изначально связано с предотвращением и ликвидацией разнообразных угроз, содержание которых определяется характером деятельности органов внутренних дел и особенностями их структуры. Угрозы, которым подвергаются органы внутренних дел, а соответственно и сотрудники ОВД, представляют потенциальную опасность интересам граждан и общества, могут оказать отрицательное влияние на состояние правоохранительной функции государства и, в конечном счете, на стабильность государства.

Мнение о том, что для противодействия каждой из множества существующих угроз безопасности выстраивалась собственная обособленная система безопасности, оказалось недействительным. Практика и накопленный за последние годы опыт реализации задач по обеспечению безопасности сотрудников органов внутренних дел неизбежно приводят к выводу о необходимости внедрения комплексного подхода в этой работе. Чтобы обеспечить эффективное противодействие существующим и потенциальным угрозам, необходимо учесть особенности каждой из них, а также специфику их проявления в единой системе деструктивных факторов, т. е. обеспечение безопасности сотрудников ОВД должно иметь комплексный и системный характер.

Обеспечение эффективного функционирования органов внутренних дел является задачей не только руководства МВД и территориальных органов, но и находится в центре внимания руководства страны, «силового блока», заинтересованных государственных органов и органов местного самоуправления, руководителей предприятий, организаций и учреждений, предпринимателей и собственников. Крайне важно, чтобы деятельность всех этих субъектов обеспечения безопасности осуществлялась на основе единых взглядов, подходов и общих принципов: