

ББК 67.9(4Укр)400я43
УДК 342.7(477)(063)
П 78

П 78 **«Проблеми та стан дотримання захисту прав людини в Україні»:**
Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Львів,
14–15 серпня 2015 р. – Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих
ініціатив», 2015. – 124 с.

Видається в авторській редакції. Оргкомітет конференції не завжди
поділяє думки учасників.

ББК 67.9(4Укр)400я43
УДК 342.7(477)(063)

Білоус В. В.

кандидат юридичних наук, доцент

Національний юридичний університет
імені Ярослава Мудрого
м. Харків, Україна

АВТОМАТИЧНА ФІКСАЦІЯ ПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПРОБЛЕМИ ДОТРИМАННЯ ПРАВ ЛЮДИНИ

14 липня 2015 р. Верховною Радою України прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», який підписано Президентом України 06 серпня 2015 р. Цим Законом внесено низку змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), Кодексу адміністративного судочинства України (далі – КАСУ) і Закону України «Про дорожній рух». Зокрема, Закон України «Про дорожній рух» доповнено ст. 53¹, а КУпАП – ст. 14², згідно з положеннями яких відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку та/або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб (далі – ТЗ), з визнанням саме цих осіб суб'єктами правопорушень, передбачених частинами 1 – 3 ст. 122 і ст. 123 КУпАП. У разі, коли ТЗ зареєстровано за межами території України і такий транспортний засіб відповідно до законодавства не підлягає державній реєстрації в Україні, встановлено, що до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, притягається особа, яка ввезла такий ТЗ на територію України.

У такий спосіб у нашій державі впроваджено автоматичну фото- та відеофіксацію низки порушень правил дорожнього руху, що визнаватиметься безумовним доказом вини власника (фізичної або юридичної особи) або особи, яка ввезла ТЗ на територію України, якщо вони не доведуть, що транспортний засіб або його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб, або на момент вчинення правопорушення таким ТЗ керувала інша особа. Обов'язок щодо доказування наявності цих обставин у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які зафіксовано в автоматичному режимі, змінами до статей 71, 171-2 КАСУ покладено на вище перелічених осіб як на позивачів в адміністративному процесі.

Відзначимо, що використання технічних засобів для автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху в частині забезпечення дотримання цих правил учасниками дорожнього руху є одним із основних напрямів реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 р. [1]. Активізація використання технічних засобів фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі підтримується широким загалом громадян і Загальнонаціональним Форумом з безпеки дорожнього руху [2]. Адже втілення у життя ідеї автоматичної фото- та відеофіксації порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху дозволить ефективно вирішити проблему суб'єктивних чинників при притягненні до адміністративної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [3],

ґрунтується на позитивному досвіді впровадження подібних систем в багатьох країнах світу, зокрема, в Німеччині, Швеції, Великій Британії, Італії, Швейцарії, Австрії, Нідерландах, Франції, і спрямоване на покращення рівня безпеки дорожнього руху та зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими тяжкими наслідками [4], останній з яких завдяки автоматизації процесу фіксації порушень може бути скорочено вдвічі [5]. Досягнення в Україні такого результату є надзвичайно важливим, адже, за рівнем смертності від ДТП наша держава посідає п'яте місце в Європі [6]. Так, тільки протягом 2014 р. на дорогах України сталося 153205 ДТП, в яких загинули 4464 та були травмовані 32352 особи, з них відповідно 248 і 3714 неповнолітніх. Протягом лише першого півріччя 2015 р. вже сталося 59857 ДТП, в яких загинули 1579 і були травмовані 12111 осіб, в т. ч. відповідно 82 і 1579 неповнолітніх [7], що є неприпустимим для нашої країни, й без того знекровленої війною та демографічною кризою.

Упровадження захищених засобів відеофіксації на потенційно критичних об'єктах і автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху цілком справедливо віднесено Кабінетом Міністрів України до заходів, спрямованих на утвердження принципів верховенства права, неупередженості, доброчесності та додержання прав і свобод людини і громадянина в діяльності органів внутрішніх справ; наближення стандартів діяльності органів внутрішніх справ до відповідних стандартів правоохоронних органів європейських країн [8]. Однак визначений законодавством алгоритм реалізації цієї інновації суперечить задекларованим цілям, так як основна його концептуальна ідея як і зміст всіх попередніх спроб упровадження сумнозвісних «листів щастя», що зазнали фіаско останніми роками, полягає в установленні презумпції вини власника транспортного засобу (особи, за якою зареєстровано транспортний засіб) у вчиненні певних адміністративних правопорушень у разі їх автоматичної фіксації і покладенні (фактично перекладанні) на власника обов'язку доводити свою невинуватість у вчиненні адміністративного правопорушення та зводиться до правила «штрафувати машину, а не водія» [9], реалізація якого неодмінно призведе до порушення конституційного принципу індивідуальності юридичної відповідальності та презумпції невинуватості, створюватиме правову невизначеність у встановленні суб'єкта, що притягується до відповідальності у цій сфері. Тому з високим ступенем імовірності можна очікувати визнання цих положень законодавства неконституційними.

З криміналістичної точки зору, ключовою перешкодою для дотримання прав людини в Україні під час автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху стало розроблення законодавчих новачків на існуючій технологічній основі вимірювачів швидкості «ВИЗІР», «АРЕНА», «ТруСАМ» з функціями фото-, відеофіксації, яку не можна визнати прогресивною з наступних причин.

1. Законодавче обмеження кола засобів автоматичної фіксації правопорушень лише технічними засобами, що дають змогу здійснювати фотозйомку та/або відеозапис (тобто, придатні для фіксації лише очевидних проявів окремих правопорушень і зовнішнього вигляду задіяних в них об'єктів). Це призводить до автофіксації тільки правопорушень, перелік яких вичерпується: перевищенням обмежень швидкості руху транспортних засобів, проїздом на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху, порушенням правил руху через залізничний переїзд, правил зупинки і стоянки, а також установлені для транспортних засобів заборони рухатися смугою для маршрутних транспортних засобів, тротуарами чи пішохідними доріжками, виїздом на смугу зустрічного руху, які можуть бути вчинені виключно особою, яка керує транспортним засобом у момент вчинення правопорушення. При цьому виявлення та фіксації значного числа різновидів порушень правил дорожнього руху залишаються поза функціональними можливостями таких технічних засобів, в той час коли рівень розвитку сучасних технологій дозволяє розробляти й упроваджувати багатофункціональні програмно-апаратні комплекси, придатні для дистанційного виявлення й фіксації максимально широкого кола правопорушень завдяки інтеграції до їх структури не тільки розгалуженої мережі

спеціальних технічних засобів з функціями фотозйомки і відеозапису, але й таких периферійних засобів, як, наприклад: дистанційні датчики виявлення парів алкоголю в автомобілях, що рухаються; детектори радіохвиль, здатні виявляти факти користування водієм під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями hands-free; тепловізори, здатні виявляти факти перевезення пасажирів понад максимальну кількість, передбачену технічною характеристикою транспортного засобу або визначену в реєстраційних документах на цей транспортний засіб; розроблені на основі технології M2M пристрої, здатні виявляти факти керування несправним транспортним засобом тощо.

2. Спрямованість упровадженої технології на ідентифікацію не водія або іншого учасника дорожнього руху (традиційно, основного суб'єкта відповідальності за адміністративні правопорушення у цій галузі), а лише номерного знака ТЗ з подальшим встановленням у ручному режимі власника останнього за не завжди актуальними реєстраційними даними. Для уникнення відповідальності це може спонукати несумлінних водіїв до навмисної бездіяльності щодо реєстрації або перереєстрації транспортних засобів в установленому порядку, експлуатації останніх без номерного знака або з номерним знаком, що їм не належить чи не відповідає вимогам стандартів, або з номерним знаком, закріпленим у не встановленому для цього місці, закритим іншими предметами у тому числі з нанесенням покриття або застосуванням матеріалів, що перешкоджають чи ускладнюють його ідентифікацію, чи забрудненим, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані двадцяти метрів, перевернутим чи неосвітленим (ч. 6 ст. 121 КУпАП).

Виявляючи занепокоєність постійним зростанням рівня травматизму і смертності на дорогах у світі, Генеральна Асамблея ООН 02.03.2010 р. проголосила 2011–2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху, мета якого полягає у скороченні втрат людських життів від ДТП шляхом активізації дій на регіональному, національному та глобальному рівнях [6]. Важко не погодитися з Кабінетом Міністрів України в тому, що виникнення цієї проблеми зумовлено, зокрема, недостатністю впровадження новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, а підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні можливе за умови формування принципово нових підходів до вирішення проблемних питань, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху [1]. Передовий світовий досвід, зокрема, європейський, щодо організації та управління безпекою дорожнього руху, а також новітні технології, які можуть забезпечити суттєве зменшення аварійності на українських дорогах, упроваджуються у вітчизняну практику надто повільно [2].

Тому з метою забезпечення прав людини, торжества в Україні принципів індивідуальності юридичної відповідальності та невідворотності покарання є вкрай необхідним розроблення й утілення в життя спочатку на національному, а згодом на регіональному та глобальному рівнях орієнтованих на задоволення нагальних потреб правоохоронної практики інформаційних технологій, спрямованих на комплексне автоматизоване встановлення індивідуальної totoжності безпосередніх правопорушників у сфері безпеки дорожнього руху, з урахуванням актуальних статистичних відомостей про те, що не лише водії транспортних засобів постають правопорушниками у цій царині. Адже минулого року з вини, наприклад, пішоходів сталося 4013 ДТП, що призвело до загибелі 720 і травмування 2715 осіб; внаслідок порушення правил дорожнього руху погоничем тварин було травмовано 1 людину; а через порушення техніки безпеки пасажиром сталося 142 ДТП, в яких загинуло 8 і отримали тілесні ушкодження 139 осіб. З вини власників вулично-шляхової мережі через порушення правил утримання автодоріг і вулиць сталося 102 ДТП, в яких загинуло 28 і було травмовано 160 осіб; через незадовільний стан доріг сталося 82 ДТП, в яких загинуло 23 і було травмовано 148 осіб, а через незадовільний стан вулиць сталося 55 ДТП, в яких загинуло 15 і було травмовано 70 осіб [7].

Література:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року : розпорядження КМУ від 25.05.2011 р. № 480-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua>.
2. Резолюція Загальнонаціонального Форуму з безпеки дорожнього руху від 24.07.2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua>.
3. Введенська В.В. Автоматична фото- та відеофіксація правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як спосіб усунення суб'єктивних чинників при притягненні до адміністративної відповідальності [Текст] / В.В. Введенська // Порівняльно-аналітичне право. – 2014. – № 1. – С. 146–148.
4. На прохання Начальника поліції Президент підписав закон щодо безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] / Прес-служба Президента України. – 2015, 6 серпня. – Режим доступу : <http://www.president.gov.ua>.
5. Федченко А. Відеофіксація порушень снизит смертність на дорогах в два рази [Електронний ресурс] // КП в Україні. – 2014, 14 лютого. – Режим доступу : <http://кр.ua>.
6. Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху, проголошене Генеральною Асамблеєю ООН на 2011–2020 рр. [Електронний ресурс] / Асоціація безпеки дорожнього руху. – Режим доступу : <http://www.roadsafety.org.ua>.
7. Аварійність на автошляхах України 2014 рік [Електронний ресурс] Департамент ДАІ МВС України. – Режим доступу : sai.gov.ua.
8. Питання реформування органів внутрішніх справ України [Концепція першочергових заходів реформування системи Міністерства внутрішніх справ] : розпорядження КМУ від 22.10.2014 р. № 1118-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua>.
9. МВД пропонує змішану систему штрафів для водителів [Електронний ресурс] // Ліга. Нет. – 2015, 4 квітня. – Режим доступу : <http://news.liga.net>.

Козьяков Р. С.

здобувач кафедри кримінального процесу

Національна академія внутрішніх справ

начальник

Бориспільський МВ

Головного управління

Міністерства внутрішніх справ України в Київській області

м. Київ, Україна

ДЕФІНІТИВНІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗШУКУ БЕЗВІСНО ВІДСУТНІХ ОСІБ

У процесі з'ясування сутності правового регулювання розшуку безвісно відсутніх осіб дослідницькі сили насамперед мають бути спрямовані на з'ясування питання адекватності та достатності понятійного апарату даної діяльності. Зокрема, поняття і правового змісту терміна «безвісно відсутня особа» та його співвідношення з терміном «особа, яка пропала безвісти». Суперечка зумовлена тим, що наведені поняття застосовуються у цивільному, цивільно-процесуальному, оперативному-розшуковому, адміністративному законодавстві України, а також в актах міжнародного гуманітарного права.

Пункт 9 частини 1 ст. 10 Закону України «Про міліцію» [1] до основних обов'язків міліції включає обов'язок розшукувати осіб у випадках, передбачених законодавством та міжнародними договорами України. Стосовно предмета нашого дослідження згідно до п.