

На наш взгляд, процедура проведения технического осмотра, как в МВД, так и у операторов Российского союза автостраховщиков, далека от совершенства и имеет огромную коррупционную составляющую. Так, порядок проведения технического осмотра в МВД имел следующие недостатки:

1) диагностическое оборудование, применяемое при проведении технического осмотра, не имеет общего стандарта по передаче результатов измерений в компьютер линии диагностики, в силу того что выпускаются они разными производителями;

2) разное программное обеспечение, что в значительной степени усложняет создание единой базы данных и препятствует анализу в автоматизированном режиме результатов проверки технического состояния. Каждый производитель диагностического оборудования изготавливает свое программное обеспечение, что лишает возможности создавать единую базу данных в пределах субъекта, что усложняет анализ результатов проверки технического состояния;

3) отсутствие регламентирующих документов по проведению проверок газового оборудования. В соответствии с документами, регламентирующими проведение технического осмотра, проверке подлежит только герметичность системы питания и периодичность проверки газового баллона. Но никто не берет во внимание, что газобаллонное оборудование может быть не сертифицировано для использования на конкретной модели транспортного средства;

4) используемые системы видеорегистрации не дают возможности оценить внешний вид автомобиля со всех сторон. Кроме того, системы наблюдения не подключены к интернету, что препятствует контролю в режиме реального времени осуществления проверки технического состояния;

5) системы видеорегистрации, устанавливаемые на пунктах технического осмотра, позволяют вести базу о транспортных средствах, заезжающих на пункт технического осмотра, фиксировать изображение, что позволяет проверить наличие тонировки стекол, установку государственного регистрационного знака, но только с передней части автомобиля;

6) отсутствие нормативной базы, регламентирующей требования, предъявляемые к техническому состоянию и методам проверки мототранспортных средств. Мототранспортные средства в соответствии с требованиями приказов осматриваются на специальной площадке, т. е. без заезда на пункт технического осмотра. Практически по всем характеристикам мотоциклы проверяются органолептическим способом, который является коррупционным и не всегда объективным;

7) отсутствие возможности при подготовке к государственному техническому осмотру проверить автомобиль с использованием средств технического диагностирования. Решением данной проблемы может служить введение процедуры оперативной технической помощи при проведении технического осмотра, или же, как альтернатива, привлечение станций технического обслуживания с определением минимального перечня диагностического оборудования для дефектовки транспортных средств. Данные меры позволили бы значительно повысить уровень технического обслуживания транспорта, а следовательно и улучшить его техническое состояние, в результате чего снизились бы повторные проверки транспортных средств и временные затраты граждан на прохождение технического осмотра.

В настоящий момент основной целью проведения технического осмотра является оценка соответствия транспортных средств обязательным требованиям безопасности. Ничем не регламентируется видеорегистрация транспорта, прибывающего для прохождения технического осмотра, т. е. проверку транспортного средства и наличие самого транспортного средства невозможно подтвердить ничем, кроме честности оператора. В ряде регионов вошла в практику норма, когда при приобретении страхового полиса у представителя компании можно приобрести и талон технического осмотра. На наш взгляд, в таком виде технический осмотр не нужен никому – ни гражданам, ни государству.

УДК 342.92 + 351.811.122

В.В. Зиновенко

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С НЕСОВЕРШЕНСТВОМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения имеет огромное социальное, экономическое и политическое значение не только в Республике Беларусь, но и во всем мире.

В дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) людей гибнет больше, чем в авиационных катастрофах, в четыре раза, чем в железнодорожных – в шесть раз. По данным Всемирной организации здравоохранения ежегодно жертвами ДТП во всем мире становятся более 1,2 млн человек, 50 млн получают травмы. Дорожно-транспортный травматизм обходится странам в 518 млрд долларов в год, что составляет в среднем от 1 до 2 % их валового национального продукта. Прогноз динамики ДТП в мире, сделанный международными экспертами, свидетельствует о том, что, если не предпринять необходимых мер, смертность и инвалидность к 2020 г. возрастут на 67 %.

В 2011 г. на территории Республики Беларусь произошло 5897 ДТП, в которых 1200 человек погибло, 6334 получили травмы различной степени тяжести. Абсолютное большинство данных происшествий является следствием административных правонарушений, связанных с нарушением Правил дорожного движения.

Правила дорожного движения (ПДД) нацелены на снижение количества ДТП, являются основным правовым документом, определяющим порядок дорожного движения и содержащим требования его безопасности.

На основании этого нормативного правового акта определяются допущенные нарушения, а виновные лица в зависимости от характера и последствий нарушений привлекаются к административной, уголовной или иной ответственности.

Для успешного достижения целей ПДД в обеспечении безопасности дорожного движения важна их конкретизация, четкая и полная правовая регламентация поведения участников дорожного движения. Однако значительная часть положений, содержащихся в ПДД, не конкретизирована. В качестве примера можно привести следующие: «действовать добросовестно, корректно, быть внимательным и взаимно вежливым» (п. 7.2), «трамвайный путь по возможности должен быть освобожден» (п. 64.3), «двигаться как можно ближе к центру перекрестка» (п. 65.1), «при необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц» (п. 73). В соответствии с п. 87 ПДД при выборе скорости движения водитель должен учитывать интенсивность движения, обзорность дороги, особенности и состояние транспортного средства и перевозимого им груза, дорожные, погодные (метеорологические) условия и другие факторы, снижающие прозрачность атмосферы и влияющие на видимость дороги в направлении движения.

Остается неясным, как оценивать все эти «добросовестно», «при необходимости», «по возможности», «как можно ближе». Как во время движения учитывать состояние перевозимого груза, погодные (метеорологические) условия? Какие другие факторы, снижающие прозрачность атмосферы и влияющие на видимость дороги в направлении движения, следует учитывать?

В связи с этим данные нормы носят декларативный характер, их соблюдение (либо несоблюдение) фактически оставлено на усмотрение участника дорожного движения, а ответственность наступает, как правило, в случае совершения ДТП.

Кроме этого, имеются случаи, когда порядок движения транспортных средств и пешеходов не регламентирован либо регламентирован неполно. Так, например, ПДД не запрещается параллельное движение двух транспортных средств в одной полосе и не определяется порядок действий водителей при таком движении для предупреждения попутного столкновения; не определяется порядок движения на квадроциклах, снегоболотоходах; не оговорено направление движения пешехода на проезжей части после высадки из трамвая, что позволяет двигаться пешеходам на проезжей части вне установленных мест, и др.

Законодателем предусмотрена административная ответственность за нарушение правил учебной езды (ст. 18.27 КоАП). Однако в ПДД правила учебной езды не выделяются.

В связи с тем, что в некоторых ситуациях законодателем нечетко оговорен порядок действий участников дорожного движения, некоторые положения ПДД могут противоречить друг другу. Так, согласно п. 62 ПДД, в случае если на дороге, имеющей две и более полосы движения в одном направлении, из-за препятствия на одной из них образовался затор, водитель каждого транспортного средства, движущегося по соседней полосе движения, должен дать возможность перестроиться на его полосу одному из стоящих в заторе транспортных средств. В тоже время водитель транспортного средства, стоящего в заторе, при перестроении на соседнюю полосу должен в соответствии с п. 59 ПДД уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно, без изменения их направления движения. Таким образом, водители обоих транспортных средств должны уступать друг другу дорогу.

Имеются случаи некорректных формулировок пунктов ПДД. Так, например, п. 115, 116 и 117 ПДД обязывают водителей уступать дорогу пешеходам. Возникает вопрос, как должен действовать и чем руководствоваться водитель при наличии только одного пешехода?

В связи с выявленной проблемой существует возможность двойного толкования ПДД, трудности привлечения к административной ответственности в той или иной ситуации. Решение данной проблемы видится в совершенствовании ПДД с целью повышения эффективности правового воздействия на участников дорожного движения для обеспечения безопасности дорожного движения в целом.

УДК 342.95:351.74

О.Г. Каразей

О ПРОБЛЕМАХ ВЕДЕНИЯ ПРОФИЛАКТИЧЕСКОГО УЧЕТА ГРАЖДАН, СТРАДАЮЩИХ ПСИХИЧЕСКИМИ РАССТРОЙСТВАМИ (ЗАБОЛЕВАНИЯМИ) И СКЛОННЫХ К ПРОТИВОПРАВНОМУ ПОВЕДЕНИЮ

После вступления в силу закона Республики Беларусь от 10 ноября 2008 г. «Об основах деятельности по профилактике правонарушений» органами внутренних дел ведется системная работа по профилактике правонарушений, в том числе с применением такого нового с точки зрения законодательного закрепления инструмента, как профилактический учет.

Порядок организации и ведения профилактического учета в органах внутренних дел регламентирован нормативным правовым актом Министерства внутренних дел, разработаны и используются на практике соответствующие методические рекомендации.

Несмотря на это, на практике имеются значительные трудности с реализацией ряда предписаний закона, касающихся порядка ведения профилактического учета, осуществления работы с состоящими на нем гражданами.

Рассмотрим данные проблемы на примере профилактического учета граждан, страдающих психическими расстройствами (заболеваниями) и склонных к противоправному поведению, ведение которого предусмотрено абз. 7 ч. 1 ст. 29 закона.

Абзацем 3 ст. 18 закона установлено, что в целях профилактики правонарушений, совершаемых гражданами, страдающими психическими расстройствами (заболеваниями), органами внутренних дел и организациями здравоохранения осуществляется в письменной форме обмен информацией о гражданах, склонных к противоправному поведению, в отношении которых имеются основания предполагать наличие психических расстройств (заболеваний), а также о гражданах, состоящих на учете в организациях здравоохранения, страдающих психическими расстройствами (заболеваниями) и склонных к противоправному поведению, для их постановки на профилактический учет в органах внутренних дел.

Вместе с тем ч. 2 и 3 ст. 20 закона Республики Беларусь от 7 января 2012 г. «Об оказании психиатрической помощи» определено, что информация о факте обращения пациента за оказанием психиатрической помощи и состоянии его психического здоровья, сведения о наличии психического расстройства (заболевания), диагнозе, иные сведения, в том числе личного характера, полученные при оказании пациенту психиатрической помощи, составляют врачебную тайну.

Предоставление информации, составляющей врачебную тайну, без согласия пациента или его законного представителя допускается в случаях, установленных ст. 46 закона Республики Беларусь от 18 июня 1993 г. «О здравоохранении». Согласно указанной норме предоставление информации, составляющей врачебную тайну, без согласия пациента допускается только в определенных случаях, в частности по письменному запросу органов уголовного преследования и суда в связи с проведением расследования или судебным разбирательством (абз. 4 ч. 7 ст. 46 закона «О здравоохранении»). По нашему мнению, данное основание не позволяет органам внутренних дел получать соответствующую информацию в полном объеме.

Очевидно, что органом уголовного преследования органы внутренних дел являются только при рассмотрении в установленном уголовно-процессуальном законодательством порядке заявления или сообщения о преступлении либо при производстве по возбужденному уголовному делу неотложных следственных и других процессуальных действий, перечисленных в ст. 186 УПК, направленных на установление и закрепление следов преступления.

Таким образом, только при производстве дознания органы внутренних дел могут запрашивать сведения о психическом здоровье человека (с учетом того, что наличие либо отсутствие данной информации на стадии возбуждения уголовного дела не влияет на принятие решения: при наличии достаточных данных, указывающих на признаки преступления, орган дознания может передать заявление или сообщение с собранными материалами проверки по подследственности либо возбудить уголовное дело).