

Щодо Технічного завдання на розробку Технічного регламенту

Існує розтиражована хибна думка, що в Україні начебто є в наявності нормативно-технічна база для спеціальних технічних засобів автоматичної фіксації порушень в сфері БДР, принаймні для вимірювачів швидкості транспортних засобів дистанційних (ВШ), на підставі того, що існує англomовний ДСТУ ОІМЛ R91-2014, а в Переліку засобів вимірювальної техніки, призначених для застосування у сфері законодавчо регульованої метрології, на які поширюється дія Технічного регламенту законодавчо регульованих засобів вимірювальної техніки (ЗВТ) про ВШ згадано в п.21 Додатку 1 (Постанова КМУ від 13.01.2016 № 94).

При цьому носії цієї думки чомусь не зважають на те, що ДСТУ ОІМЛ R91-2014 в редакції 1990 року це міжнародні рекомендації 27-річної давнини для доплерівських радарів, які не стосуються сучасних багатосмугових фазових радарів і лідарів, а також відеокамер з обробкою контенту, що призначені, в тому числі, для фіксації проїзду на червоне світло або фіксації їзди по смузі громадського транспорту тощо.

Крім того рекомендації ОІМЛ R91 не є самодостатнім нормативно-технічним документом, бо вони залишають правову інтерпретацію результатів вимірювань, що призначені для використання в ході адміністративного судочинства, за національними правилами. А саме ці правила в Україні відсутні.

Наразі забезпечити законність і формування єдиної науково-технічної політики держави у сфері безпеки дорожнього руху не можливо без прийняття відповідних національних нормативно-правових актів, обов'язкових для виконання на всій території країни. Тобто, не гаючи час, МВС доцільно, в межах повноважень в галузі технічного регулювання, розробити Технічний регламент, який встановлюватиме вимоги до систем фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Світовий досвід показує, що спеціальні технічні засоби автоматичної фіксації порушень в сфері БДР досить ефективно заохочують водіїв сумлінно дотримуватись обмежень швидкості і сигналів світлофора, і тим самим, сприяють збереженню життя і здоров'я водіїв і пішоходів.

Але це й же досвід свідчить, що ці засоби і інтерпретація результатів їх роботи є приводами численних судових позовів. Оскарженню підлягає широке коло питань з яких найбільш вразливими є питання точності і достовірності вимірювань, цілісності результатів і правомірності їх застосування.

Щоб розробити будь-який нормативний документ, а особливо такий як Технічний регламент у сфері законодавчо регульованої метрології, потрібно чітко уявляти для чого він і за якими правилами його належить створювати.

Для чого потрібен Технічний регламент?

В ст. 9 Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» зазначено, що одними з цілей прийняття технічних регламентів є захист життя і здоров'я людей та запобігання підприємницькій практиці, що вводить споживача (користувача) в оману.

Якщо забезпечення підвищення рівня захисту життя і здоров'я людей на дорогах є невідворотній наслідок застосування цих спеціальних технічних засобів, то підприємницька практика з боку постачальників обладнання, що вводить в оману споживачів, тобто дорожню поліцію і водіїв це досить поширене світове явище.

Наприклад, станом на грудень 2010 року в штатах Арканзас, Небраска, Невада, Міссісіпі, Нью-Джерсі, Юта, Західна Вірджинія і Вісконсін де постачальник і місцева влада намагалися перетворити штрафи в статтю доходів місцевих бюджетів, через численні позови водіїв, введена судова заборона на всі системи автоматичного контролю дотримання правил дорожнього руху.

Як створюється Технічний регламент?

Правила, за якими треба розробляти та приймати нормативні документи (НД), установлює ДСТУ 1.2 та ДСТУ ISO/ IEC Guide 59. Це суворо регламентована бюрократична процедура, не дотримання якої не дозволить пройти державну експертизу і розповсюдити НД на національному рівні, не кажучи вже на гармонізацію з ЄС.

Наприклад:

- Перед розробкою будь-якого НД потрібно складання ТЗ (технічного завдання) Додаток А до ДСТУ 1.2 (обов'язковий).
- До першої редакції НД розробляють пояснювальну записку по формі у Додатку В до ДСТУ 1.2.
- За результатами розгляду першої редакції НД складається протокол Технічного комітету (ТК) стандартизації України (для ТР може бути інший повноважний орган).
- Далі іде розробка другої редакції і т.д. по другому колу.
- Потім – погодження НД між відповідальним і спорідненими ТК.
- Потім видається остаточна редакція.
- Далі: формування справи, технічна перевірка справи, редагування тексту і нарешті прийняття.

Хоча для Технічного регламенту вимоги по процедурі можуть бути не такі суворі, як для ДСТУ, але за відсутності формальних ознак процедури розробки знайдуться фахівці, що без проблем спростують такий НД через суд.

Теорія мовчазного свідка - нарізне каміння при формуванні ТЗ

У мотиваційній частині Рішення КСУ від 22.12.2010 N 23-рп/2010 робиться важливий теоретичний висновок про те, що працюючі в автоматичному режимі спеціальні технічні засоби, які спеціально створені та призначені для фіксації зображення на електронний носій фактичних даних (показань) у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є **достатніми для визначення суті правопорушення**.

Таким чином можна стверджувати, що в нашому законодавчому полі мимохідь введена норма, що на Заході підпадає під визначення **theory silent witness** (теорія мовчазного свідка). Відповідно до теорії мовчазного свідка, коли технічно забезпечена адекватність і точність процесу фотографування, це вважається достатньою підставою для того, щоб фотографія була допущена, як доказ, що говорить сам за себе. Тобто фотографія визнається достатнім (а часто єдиним) доказом. Ця теорія заснована на уявленні про те, що фотографія досить надійна, щоб її можна було прийняти в якості основного доказу.

В разі ручного вимірювання швидкості за допомогою, наприклад, приладів Візир (Росія) або TrueCam (США) однозначно є свідок – посадова особа, що бачила порушення на власні очі і фіксувала фактичні покази на картку пам'яті приладу. Тоді фотографія і фактичні покази приладів є ніщо інше, як допоміжний доказ, що працює посилення основного доказу - показів свідка.

В разі автоматичної фіксації подій, тобто за відсутності свідка, ситуація докорінно міняється. Крім доказів адекватності відображення події, що має ознаки порушення, необхідно забезпечити надання доказів щодо гарантій точності і достовірності даних вимірювання/контролю, а також збереження їх цілісності. Саме ці властивості спеціальних технічних засобів роблять їх дійсно спеціальними і саме вони мають стати нарізним камінням при формуванні технічного завдання на розробку Технічного регламенту на засоби автоматичної фіксації подій, що мають ознаки порушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Звідси витікають вимоги до неодмінного дублювання вимірювання швидкості (double check), захисту програмного забезпечення від так званих «закладок», захист від несанкціонованого втручання тощо.