
CHICHA R.P. IMPORTANCE OF ACTUAL DATA REFERRING TO CIRCUMSTANCES CHARACTERIZING PERSONALITY OF A DEFENDANT, AS AN ELEMENT OF THE OBJECT FOR EVIDENCE IN A CRIMINAL CASE

The place of actual data referring to circumstances characterizing personality of a defendant, when determining the object of evidence and borders of research the circumstances in criminal cases are considered.

УДК 351.811.123.2-057.36(477)

В.М. ШУДРІКОВ

Донецький юридичний інститут Луганського державного університету

СУПЕРЕЧНОСТІ ТА ПРОГАЛИНИ У НОРМАТИВНОМУ РЕГУЛЮВАННІ ДІЯЛЬНОСТІ ОВС ЩОДО НАГЛЯДУ ЗА ТЕХНІЧНИМ СТАНОМ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ¹

Здійснене порівняльно-правове дослідження нормативного регулювання діяльності підрозділів органів внутрішніх справ України та Російської Федерації з нагляду за технічним станом транспортних засобів з метою вивчення позитивного досвіду для усунення прогалин та суперечностей в національному законодавстві.

Значення автомобільного транспорту в сучасному світі важко переоцінити, оскільки він має велике значення для задоволення не лише економічних, але й соціальних потреб населення. Без автотранспортних засобів неможливі робота промислових підприємств, сільськогосподарське виробництво, торгівля, медичне, побутове та інші види обслуговування населення. Без них не можна уявити роботу, відпочинок і спілкування людей. Але процес автомобілізації має і суттєво негативний бік - аварійність. Як визначає С. Каракай, близько 20 % транспортних засобів, що експлуатуються, мають несправності, що загрожують безпеці дорожнього руху. При цьому тяжкість наслідків дорожньо-транспортних пригод, що викликаються несправністю гальмової системи, рульового управління чи зовнішніх світлових приладів, значно вища за середню [1, с.11].

Як наслідок, безпека дорожнього руху стала серйозною державною проблемою, що має велике соціальне і політичне значення.

Ситуація, що склалася, обумовлюється відставанням дорожнього будівництва від темпів автомобілізації країни, низькою якістю доріг, недостатнім їх обладнанням технічними засобами регулювання, конструкторськими недоліками транспортних засобів, поганою підготовкою водійських кадрів тощо. Процеси, що відбуваються в Україні як незалежній державі, лише загострили ці причини, але не породили їх. Вони склалися і поглиблювалися роками, в умовах панування адміністративних методів управління діяльністю щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, притаманних колишньому СРСР, за фактичної відсутності відповідальності і справжньої, результативної зацікавленості міністерств, відомств, організацій, підприємств, місцевих органів у зниженні кількості дорожньо-транспортних пригод.

Такі ж проблеми у цій сфері мала і Російська Федерація, де вони обтяжувалися соціально-економічними, куль-

турними відмінностями між різними регіонами. Але сьогодні там відбулися суттєві зміни у правовому регламентуванні нагляду за технічним станом транспортних засобів, що дало певні позитивні результати, тому порівняння зазначених України і Росії становить неабиякий інтерес. Тим більше, що інститут нагляду за технічним станом транспортних засобів досліджували у своїх роботах і російські (Д.Н. Бахрах, С.І. Бертуща, М.І. Єропкина, Г.І. Петрова, А.Ю. Якімова), і українські вчені (А.Є. Шевченко, С.Г. Коломієць, В. Головка, В. Зайченко, В.Й. Развадовський та інші). Разом із тим порівняльна характеристика правових актів, що регулюють цей інститут, не одержала комплексного і системного висвітлення в правовій літературі. В Україні сьогодні триває процес створення нового законодавства. Отже, є нагальна потреба дослідити досвід інших країн, особливо таких, які отримали подібну спадщину і мають схожі проблеми, зокрема Російської Федерації.

Нагляд за технічним станом транспортних засобів в обох країнах здійснює спеціальний підрозділ органів внутрішніх справ – Державна інспекція безпеки дорожнього руху (ДІБДР) у Росії та Державна автомобільна інспекція (ДАІ) в Україні. Діяльність обох органів з нагляду за технічним станом транспортних засобів регламентується правовими та технічно-юридичними нормами, що містяться в різноманітних нормативних актах. Тому метою нашої роботи є порівняльний аналіз нормативного регулювання діяльності підрозділів ОВС в Україні та РФ за наглядом технічного стану транспортних засобів задля запозичення позитивного досвіду для усунення прогалин та суперечок у вітчизняному законодавстві.

Основним нормативним актом, що встановлює вимоги до технічного стану транспортних засобів у Росії, є Федеральний Закон «Про безпеку дорожнього руху» від 15.11.1995 р. № 196-ФЗ, у якому визначено державну політику в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху. Крім того, він містить програму забезпечення дорожньої безпеки, основні вимоги до її виконання, заходи спрямовані на посилення державного нагляду і контролю, та інші важливі положення [2].

¹ Первинна рекомендація з напрямку досліджень: канд. юрид. наук Вишнівецька В.О. (Донецький університет економіки та права).

Правове регулювання нагляду підрозділами ДІБДР за технічним станом транспортних засобів у РФ здійснюється також за допомогою таких правових актів: Закону РФ «Про технічне регулювання спрямоване на забезпечення безпеки продукції, в тому числі транспортних засобів, запасних частин і комплектуючих до них» від 17.12.2002 р. [3]; постанови уряду РФ «Про правила дорожнього руху» від 23.10.1993 р. за № 1090, у якій встановлено перелік несправностей, за яких заперечується подальший рух транспортних засобів [4]; Закону РФ «Про міліцію», який визначає наглядові та контролюючі функції ОВС у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху та нагляду за технічним станом транспортних засобів [5]; Положення про Державну інспекцію безпеки дорожнього руху (затвердженого Указом Президента РФ від 15.06.1998 р., № 711), в якому формулюється головне завдання цієї служби – забезпечення дотримання законодавства країни з питань безпеки дорожнього руху [6].

Основним правовим актом, що встановлює вимоги до технічного стану транспортних засобів в Україні, є Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. за № 3353-ХІІ, який містить вимоги до забезпечення дорожньої безпеки та заходи з посилення державного нагляду і контролю за технічним станом транспортних засобів [7]. Крім цього, на території України діють: Закон України «Про міліцію» від 20.12.1990 р., № 565-ХІІ, який визначає, що одним з основних завдань ОВС є нагляд за технічним станом транспортних засобів [8]; Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р., № 1775-ІІІ, відповідно до якого перевезення пасажирів підлягає обов'язковому ліцензуванню [9]; постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. за № 1306 «Про правила дорожнього руху» [10] та інші.

Діяльність підрозділів ОВС з нагляду за технічним станом транспортних засобів регулюють відповідні накази, інструкції, рекомендації МВС тощо. Так, в РФ це накази МВС РФ «Про розроблення та затвердження зразків спеціальної продукції, необхідної для допуску транспортних засобів і водіїв до участі у дорожньому русі» від 27.04.2002 р. № 390 [11], «Про затвердження нормативних правових актів, що регламентують діяльність ПДБД МВС РФ з технічного нагляду» від 7.12.2002 р. № 1240 [12], «Про порядок реєстрації транспортних засобів» від 27.12.2003 р. № 59 [13], «Про заходи щодо реалізації Постанови Уряду РФ № 1445 від 07.12.1996 р.» від 30.06.1997 р., № 399/388/195 [14] тощо.

В Україні також існують подібні правові акти: накази МВС «Про затвердження Інструкції про проведення огляду транспортних засобів та їх реєстраційних документів під час реєстрації, перереєстрації, зняття з обліку» від 24.11.2005 р. № 987 [15], «Про вдосконалення діяльності Державтоінспекції МВС України» від 28.10.2003 р. № 1615 [16], «Про заходи щодо поліпшення нагляду за дорожнім рухом та взаємовідносин міліції із власниками транспортних засобів» від 30.06.1998 р. № 482 [17], наказ Міністерства внутрішніх справ, Міністерства фінансів та Міністерства економіки «Про затвердження розмірів плати за послуги, що надаються підрозділами ДАІ МВС, та порядку її справляння» від 16.07.2001 р. за № 549/333/147 [18] та інші.

Таким чином, нормативне регулювання нагляду за технічним станом транспортних засобів в Україні та Росії розвивається паралельним курсом.

Ст.5 Закону України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р., № 2344-ІІІ визначає, що контроль техніч-

ного стану транспортних засобів включає порядок державного технічного огляду транспортних засобів та перевірку технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками. Перевірку технічного стану транспортних засобів під час державного технічного огляду транспортних засобів здійснюють суб'єкти господарювання в порядку, який встановлює Кабінет Міністрів України. [19]. Ця стаття в зазначений нормативний акт додана Законом України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» від 23.02.2006 р. № 3492-ІV [20]. Тобто, в законодавстві України створилася колізія: з одного боку, існує блок нормативних актів, який регулює проведення технічного огляду підрозділами ДАІ, а з іншого – надана можливість проведення цього огляду суб'єктами господарювання. При цьому порядок проведення технічного огляду суб'єктами господарювання не передбачено, а підрозділами ДАІ – розроблено в деталях. Тому на практиці, незважаючи на вищевказаний закон, технічний огляд продовжують здійснювати підрозділи ДАІ.

На наш погляд, законодавець поспішив прийняти зміни до Закону «Про автомобільний транспорт», не створивши механізму надання послуг з технічного огляду транспортних засобів суб'єктами господарювання. Звичайно, правове регулювання державного огляду транспортних засобів в Україні потребує вдосконалення, а не прийняття законів, що перекреслюють існуючу і ефективну функціонуючу нормативну базу, нічого не пропонуючи натомість.

В інший спосіб спробують вирішити це питання російські законодавці. У кінці 1995 р. в 13 суб'єктах РФ почався експеримент з практичного впровадження системи інструментального нагляду автомобілотранспортних засобів і причепів, який проводився атестованими експертами в організаціях і підприємствах, що мали необхідні умови (виробничі приміщення, вимірювальні прилади, діагностичне обладнання) і пройшли акредитацію, за участю Державної інспекції. Власники справних транспортних засобів отримували свідоцтво про відповідність транспортного засобу вимогам безпеки, яке було підставою для подальшого проведення технічного огляду чи реєстрації транспортних засобів у підрозділах Державтоінспекції [21].

Експеримент дав позитивні результати, тому 31.07.1998 р. уряд РФ затвердив Постанову про проведення державного технічного огляду автомобілотранспортних засобів, зареєстрованих в Державній інспекції безпеки дорожнього руху МВС Росії [22], та Положення про проведення конкурсу серед юридичних осіб та індивідуальних підприємців на участь у перевірці технічного стану транспортних засобів з використанням засобів технічного діагностування при державному технічному огляді. Новий порядок передбачав обов'язковість використання засобів технічного діагностування під час проведення державного технічного огляду. Це забезпечило високий ступінь точності у визначенні відповідності транспортних засобів вимогам безпеки дорожнього руху. Під час діагностування виявлялися вузли й агрегати, що вимагали заміни чи ремонту.

З урахуванням економічного стану країни та недостатньої забезпеченості підрозділів ДАІ необхідним діагностичним обладнанням передбачався поетапний – до 1.07.2005 р. – перехід до нового порядку проведення державного технічного огляду (далі – ДТО). У першу чергу, огляду із застосуванням засобів діагностики повинні були підлягати транспортні засоби, що використовувалися для перевезення пасажирів (автобуси, легкові автомобілі, які залучалися до перевезення пасажирів на комерційній ос-

нові; легкові автомобілі, що належали юридичним особам; вантажні автомобілі, обладнані для перевезення людей, тощо), спеціальні та спеціалізовані транспортні засоби та причепа до них для перевезення габаритних, небезпечних вантажів.

Враховуючи, що цільових бюджетних асигнувань для забезпечення підрозділів ДАІ діагностичним обладнанням було недостатньо, уряд РФ дозволив МВС Росії залучати, на підставі конкурсу, до участі в проведенні технічного огляду стану автотранспорту при ДТО юридичних осіб та індивідуальних підприємців, які мають необхідне обладнання для технічного діагностування.

Як зазначає російський вчений М.Є. Молодых, передача частини повноважень щодо проведення ДТО від Державної інспекції юридичним особам та індивідуальним підприємцям дозволило відійти від практики, коли ДБДР самостійно і проводила ДТО, і контролювала якість цих робіт. Успішне планомірне впровадження прогресивного нормативного акта уряду РФ дозволило підрозділам Держінспекції здійснювати виключно наглядові повноваження в галузі технічного огляду транспортних засобів [23, с.43].

На наш погляд, у питанні передавання функцій з проведення державного технічного огляду транспортних засобів доцільно врахувати досвід РФ і передати суб'єктам господарювання частину повноважень, наприклад перевірку технічного стану транспортного засобу, а нагляд за технічним станом транспортного засобу залишити в компетенції підрозділів ДАІ.

Для цього потрібно розробити новий нормативний акт, яким встановити перелік суб'єктів, яким надавалося б право проводити такі перевірки. Це надало би можливість проведення подібних перевірок. Крім того, закон обов'язково повинен передбачати порядок ліцензування діяльності суб'єктів господарювання, що надаватимуть ці послуги.

ЛІТЕРАТУРА

1. Каракай С. Безпека дорожнього руху: реалії, проблеми, шляхи розв'язання // Урядовий кур'єр. –21.02.2004. –№ 34.
2. Закон РФ «О безопасности дорожного движения» от 15.11.1995 г., № 196-ФЗ // Сборник законодательства РФ. –1995. –№ 50. –Ст.4873.
3. Закон РФ «О техническом регулировании» от 17.12.2002 г. // Сборник законодательства РФ. –2002. –№ 52. –Ч.1. –Ст.5140.
4. Постановление Правительства РФ «О Правилах дорожного движения» от 23.10.1993 г., № 1090 // Сборник законодательства РФ. –1998. –№ 45. –Ст.5521.
5. Закон РФ «О милиции» от 08.08.1991 г. // Ведомости Советов народных депутатов и Верховного Совета РСФСР. –1991. –№ 16. –Ст.503.
6. Указ Президента РФ «Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения» от 15.06.1998 г., № 711 // Сборник законодательства РФ. –1998. –№ 25. –Ст.2897.
7. Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р., № 3353 // ВВР України. –1993. –№ 31. –Ст.338.
8. Закон України «Про міліцію» від 20.12.1990 р., № 565-ХІІ // ВВР України. –1991. –№ 4. –Ст.20.
9. Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р., № 1775-ІІІ // ВВР

України. –2000. –№ 36. –С.249.

10. Постанова Кабінету Міністрів України «Про правила дорожнього руху» від 10.10.2001 р., № 1306 // Офіційний вісник України. –2001. –№ 3. –Ст.75.

11. Приказ МВД РФ «О разработке и утверждении образцов специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении» от 27.04.2002 г. // Бизнес. Налоги. Аналитика. –2002. –№ 24. –Ст.2571.

12. Приказ МВД РФ «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность ГИБДД МВД РФ по техническому надзору» от 07.12.2000 г. // Бизнес. Налоги. Аналитика. –2001. –№ 7. –Ст.2912.

13. Приказ МВД РФ «О порядке регистрации транспортных средств» от 27.12.2003 г. // Бизнес. Налоги. Аналитика. –2003. –№ 34. –Ст.4160.

14. Приказ МВД РФ, ГТК РФ, Госстандарта РФ «О мерах по реализации Постановления Правительства РФ от 07.12.1996 г. № 1445» от 30.06.1997 г. // Бизнес. Налоги. Аналитика. –1997. –№ 15. –Ст.1872.

15. Наказ МВС України «Про затвердження Інструкції про проведення огляду транспортних засобів та їх реєстраційних документів під час реєстрації, перереєстрації, зняття з обліку» від 24.11.2005 р., № 987 // Офіційний вісник України. –2005. –№ 47. –Ст.2978.

16. Наказ МВС № 1615 «Про вдосконалення діяльності Державтоінспекції МВС України» від 28.10.2003 р. // Офіційний вісник України. –2003. –№ 44. –Ст.2333.

17. Наказ МВС «Про заходи щодо поліпшення нагляду за дорожнім рухом та взаємовідносин міліції із власниками транспортних засобів» від 30.06.1998 р., № 482 // Офіційний вісник України. –1998. –№ 30. –Ст.1148.

18. Наказ Міністерства внутрішніх справ, Міністерства фінансів та Міністерства економіки «Про затвердження розмірів плати за послуги, що надаються підрозділами ДАІ МВС, та порядку її справляння» від 16.07.2001 р., № 549/333/147 // Офіційний вісник України. –2001. –№ 17. –Ст.524.

19. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р., № 2344-ІІІ // ВВР України. –2001. –№ 22. –Ст.105.

20. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» від 23.02.2006 р., № 3492-ІV [Електронний ресурс]. –Режим доступа: <http://www.rada.gov.ua>

21. Зубрицкий С.Г. Совершенствование порядка прохождения государственного технического осмотра транспортных средств // Информационный бюллетень ГУГАИ МВД России. –1997. –№ 2. –С.41.

22. Постановление Правительства Российской Федерации «Положение о проведении государственного технического осмотра автотранспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России» от 31.07.1998 р., № 880 // Собрание законодательства Российской Федерации. –1998. –№ 32. –Ст.3916.

23. Молодых М.Е. Государственный технический осмотр автотранспортных средств в РФ: административно-правовое регулирование: Дис... канд. юрид. наук: 12.00.14. –Саратов, 2005. –210 с.

Надійшла до редколегії 07.07.2006

ШУДРИКОВ В.Н. ПРОТИВОРЕЧИЯ И ПРОБЕЛЫ В НОРМАТИВНОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ПО НАДЗОРУ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В УКРАИНЕ

Осуществлено сравнительно-правовое исследование нормативного регулирования деятельности подразделений органов внутренних дел Украины и Российской Федерации по надзору за техническим состоянием транспортных средств с целью изучения положительного опыта для устранения противоречий и пробелов в национальном законодательстве.

SHUDRIKOV V.N. CONTRADICTIONS AND FLAWS IN A NORMAL REGULATION OF ORGANS OF INTERNAL AFFAIRS' ACTIVITY ON SUPERVISION FOR TECHNICAL STATE OF AUTOTRANSPORT MEANS IN UKRAINE

The comparative-juridical investigation of a normal regulation of submission's activity of the organs of Internal Affairs in Ukraine and Russian Federation on supervision for technical state of transport means with the aim of studying positive experiment for removal contradictions and flaws in the national legislation.



М.М. ЯСИНОК

канд. юрид. наук

Білопільський районний суд Сумської області

УДК 347.92

УЧАСТЬ ГЛУХОНИМИХ У ЦИВІЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ

Визначені процесуальні, психологічні та тактичні особливості діяльності перекладачів глухонімих у цивільному процесі стосовно потреби встановлення точного мовного зв'язку між глухими і тими, хто чує.

Гарантування закріплених у Конституції України прав громадян на судовий захист як сьогодні, так і в майбутньому буде найактуальнішою проблемою в державі. Це пов'язано зі стрімким розвитком економічних, соціальних, цивільних правовідносин і, разом з цим, підвищенням ризику щодо їх порушень.

Кожна особа має право звернутися до суду за захистом своїх порушених, невизнаних або оспорюваних прав, свобод чи інтересів на засадах рівності перед законом і судом незалежно від раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, етнічного та соціального походження, майнового стану, місця проживання, мовних та інших ознак.

Питання судового захисту прав громадян в умовах розвитку демократії в Україні стає актуальним питанням сьогодення. Тому дана проблема є предметом досліджень сучасних науковців-процесуалістів, таких як М. Штефан, В. Комаров, В. Тертишніков, В. Кройтор та ін. У той же час у дослідженнях українських науковців проблема судового захисту прав громадян ще не знайшла достатньо повного висвітлення. І перш за все це стосується досліджень захисту прав осіб з певними вадами фізичних недоліків. Ось чому метою даної статті є вивчення процесуальних, психологічних та тактичних особливостей діяльності перекладачів глухонімих у цивільному процесі, бо лише через перекладача здійснюється мовний зв'язок між глухими і тими, хто чує; її новизною – особливістю теми, що раніше не отримала широкого розгляду в юридичній науці.

Судовий розгляд цивільних справ, де сторонами є глухі, німі, глухонімі, а також справ, в яких приймають участь дані особи в якості третіх осіб, свідків, викликає на

практиці великі труднощі. Вони обумовлені не лише особливостями психології осіб з дефектами слуху і мови, але і тим, що без перекладача неможливо успішно здійснити правосуддя по таких справах.

Нааявність фізичних недоліків у німих, глухих, глухонімих і визначає специфіку їх психологічної діяльності. Вона характеризується особливістю сприйняття обставин та їх відтворення, особливістю мислення та передачі свідомості при спілкуванні. Ось чому факти, обставини та події, свідками яких є такі особи, сприймаються, а потім відтворюються так, як це характерно для цих осіб.

Глухонімі, які є стороною в цивільній справі, третіми особами, свідками, як правило, доводять до відома суду інформацію за допомогою міміки та різних жестів. Міміка глухонімих, не дивлячись на деякі її особливості, як правило, є однаковою. В той же час у частини глухонімих є індивідуальний словник, зрозумілий лише вузькому колу осіб, тому що їх мова все ж є унікальною. Незважаючи на те, що кількість жестів і мімічних виразів є значними, все ж вони не можуть зрівнятися з лексикою української мови. Разом із тим глухонімі спілкуються між собою не лише за допомогою жестів - дактильної мови (ручної азбуки), але і «читають з губ». Якщо для них це є повсякденний засіб спілкування, яким вони добре володіють, то прихід таких осіб у судові засідання потребує послуг перекладача. Відповідно до ч.1 ст.55 ЦПК України [1] перекладачем може бути особа, яка вільно володіє мовою, якою здійснюється цивільне судочинство, та іншою мовою, знання якої необхідне для усного чи письмового перекладу з однієї мови на іншу, а також особа, яка володіє технікою спілкування з глухими, німими чи глухонімими.