Написав А.Святогор
Понеділок, 06 квітня 2009, 22:25 - Останнє оновлення Середа, 22 грудня 2010, 20:37

С конца прошлого года в Украине действуют изменения в законодательстве, касающиеся ужесточения ответственности за нарушения правил дорожного движения, призванные уменьшить количество ДТП на дорогах и создать предпосылки для безопасного дорожного движения. К сожалению, реальное количество ДТП от внедрения этих изменений не уменьшилось. Практически каждый день СМИ распространяют очередную «черную» новость о массовой гибели людей в результате очередного ДТП.

Факторов традиционно неснижаемой национальной высокой аварийности по сути два, и оба классические: дураки и дороги. Что касается дорог – то здесь все понятно – если быть точными, то дороги в Украине как таковые (как явления) практически отсутствуют (существуют лишь их отдельные фрагменты), и с этим соглашаются практически все.

Что же касается второго фактора – дураков, то этот фактор (в отличие от отсутствующих дорог) в избытке, и проявляется он во многих плоскостях и ипостасях.

Никакую аварийность, например, нельзя снизить, если и далее по фрагментам инженерных сооружений (именуемых дорогами) будут разъезжать уколотые и пьяные «мажоры» на купленных за миллионные взятки иномарках. В данном случае самым важным фактором установления правопорядка является неотвратимость наказания, но здесь этот фактор отсутствует. Мажора не впечатляет и не остановит сумма штрафа за превышение скорости или проезд на красный свет в сумме, тождественной сумме легкого «перекуса» в дорогом ресторане, тем более, риск заплатить этот штраф ничтожна, ибо высокие родственники все «порешают» и «закроют вопрос».

Но самым важным фактором, от которого зависит аварийность – является либо же непродуманность законодательных изменений, либо же их полное игнорированиеи саботаж самими же ГАИшниками (продажность которых (по отношению к упомянутым «мажорам») граничит с исключительным жлобством по отношению к остальным согражданам, которым не повезло в родственным и имущественным отношениях).

Столько же необоснованно поведение ГАИшников всех уровней по отношению к рядовым водителям, сколь и «пресмыкающееся» перед «избранными». Дискриминация еще никогда не приводила к позитивным результатам и оздоровлению ситуации, наоборот, усугубляя и усложняя сложившиеся отношения, приводя к протестным проявлениям.

В последнее время практически все СМИ и Интернет-издания возвращались к теме целесообразности и корректности использования приборов контроля за скоростью «Визир». Десятки научных и практических исследований доказали полную несостоятельность и некорректность работы и использования данного прибора в части выявления правонарушений на дорогах.

Вскользь напомним основные недостатки:

«Визир» работает весьма произвольно, и система фотографирования объекта не

связана с системой определения скорости объекта. То есть, «Визир» фотографирует один объект (например, стоящий, неподвижный автомобиль), в то же время как фиксируется скорость автомобиля, движущегося вообще на другой полосе.

Согласно инструкции завода-производителя, «Визир» корректно работает лишь в определенном температурном промежутке, самый минимальный температурный уровень работы составляет 0 градусов по Цельсию. Однако, несмотря на это, всю зиму 2008-2009 годов (на протяжении которой температура свыше 0 градусов пару раз поднималась лишь в Крыму) доблестные ГАИшники вовсю «баловались» «Визиром»…

Будучи уличенными в некорректном использовании прибора в зимнее время, ГАИшные чины сразу заявили, что температурный режим не нарушался, поскольку съемка велась из салона автомобиля, практически при комнатной температуре. «Отмазавшись» от обвинения в нарушении температурного режима, ГАИшники «забыли» упомянуть, что с целью повышения показателей выявления правонарушения в данном случае была использована другая очень простая схема: автомобиль с патрулем ГАИ с включенным «Визиром» двигается по дороге со скоростью даже минимально 40 км/час, «просвечивая» встречно движущиеся автомобили в пределах разрешенных в населенном пункте 60 км/час. Результатом подобных действий является искусственное «выявление» скорости движения «нарушителей» - 100 км/час (путем прибавления взаимной скорости автомобиля ГАИшников и автомобиля «нарушителя»).

Либо же автомобиль с патрулем ГАИ выезжает за пределы населенного пункта, где за полчасика легко наснимает сотню «нарушителей», двигающихся с разрешенной скоростью за пределами населенного пункта в 90 км/час. По документам же «охоту» проводят как состоявшуюся в пределах населенного пункта (разрешено 60 км/час), всех выявленных «нарушителей» осчастливливая постановлениями о наложении штрафа.

Доказать что-либо в данном случае водителю практически невозможно, поскольку временной фактор (несколько дней, а то и недель между уведомлением о факте «нарушения» и временем, когда это нарушение якобы произошло) не дает водителю никаких шансов.

И тем более пикантно, что законодатель предусмотрел в данном случае необходимость наложения взыскания на лицо, которое является титульным владельцем автомобиля, а не то, которое реально совершило правонарушение. Правда, как поступать, если владельцем автомобиля в данном случае является юридическое лицо (какое-нибудь ОАО к ответственности привлечь невозможно, ибо административная ответственность индивидуальна) – законодатель не определил, что также не идет на пользу обстановке. Некоторые высшие чиновники МВД и ГАИ пытались «умничать», утверждая, что в таком случае имеют полное право привлекать к ответственности руководителя юридического лица (а дальше пусть сам разбирается со своими водителями), но подобная «принципиальность» резко улетучилась, когда стало понятно, что за зафиксированное «Визиром» превышение скорости автомобилем облгосадминистрации или, скажем, Секретариата Президента необходимо будет выписывать штраф губернатору, или же самому «гаранту»…

Так или иначе, но исключительная несправедливость в части привлечения к ответственности и всяческие мухлевания с «Визиром» во время бдения на дорогах привели к созданию у большинства водителей определенного стереотипа поведения, который базируется на вводных данных: «я ехал аккуратно, ничего не нарушал (я всегда так езжу), но меня почему-то штрафанули и я доказать ничего не могу…» или же «я вообще в тот день за рулем не был, за рулем был мой родственник (знакомый, таксист-драйвер и пр.), он, видимо и превысил, но штрафанули меня…».

Такие вводные данные безусловно формируют у рядового водителя продолжение стереотипа поведения по следующему сценарию «ни за что придется «выгребать» зачем оно мне надо?.. нарушай- не нарушай – все равно будешь платить, так уж лучше нарушать, по крайне мере, отвечать придется за что-то, а не просто так…» и как неотвратимое последствие – полное игнорирование правил дорожного движения и всех благих намерений законодателя.

Создается впечатление, что подобное поведение водителей умышленно воспитывается злоумышленно настроенными личностями, при чем ими ставится и успешно реализуется задача воспитания максимально деструктивного образа поведения, а по сути, целенаправленно совершается своего рода внутригосударственная диверсия против государства и его институтов…

Не устаем повторять: важнейшим фактором обеспечения правопорядка является принцип, нормативно закрепленный в законодательстве и звучащий следующим образом «Ни одно лицо не должно пострадать безосновательно. Ни одно правонарушение не должно остаться безнаказанным».

Игнорирование данного принципа приводит к совершенно обратному результату – повышению реально совершенных правонарушений. Не нужно быть педагогом или дрессировщиком животных (заранее просим простить за возможно некорректное сравнение) дабы понимать простую вещь – постоянное наказание без видимой причины любой социально адаптируемой единицы (ребенка, животного) – приведет к возникновению и закреплению алогичного и асоциального поведения, деструктивным результатам и распаду личности.

Не лишним будет заметить, что задача милиции (тоже неоднократно нормативно закрепленная) является немедленное прекращение правонарушения непосредственно после его выявления.

В описанных же случаях наши доблестным милиционеры проявляют свою сущность, как пассивных извращенцев, вуаеристов – за нарушениями закона наблюдают, любуются, фиксируют но ничего более не делают…

Пусть зафиксированный на скорости в 200 км/час автомобиль с пянюгой-видителем и дальше гонит на той же скорости по городу, пока не закончит свой путь на автобусной остановке, унеся жизни десятка уверенных в поговорке «наша милиция на посту и нас бережет» мирно ожидающих пассажиров…

Но вряд ли семьи всех погибших и покалеченных утешит тот факт, что за несколько минут до рокового столкновения ГАИшники «успешно» зафиксировали превышение скорости и даже собирались «оперативно», через месячишко прислать нарушителю квитанцию об уплате штрафа (очень «своевременно» и «воспитательно»)…

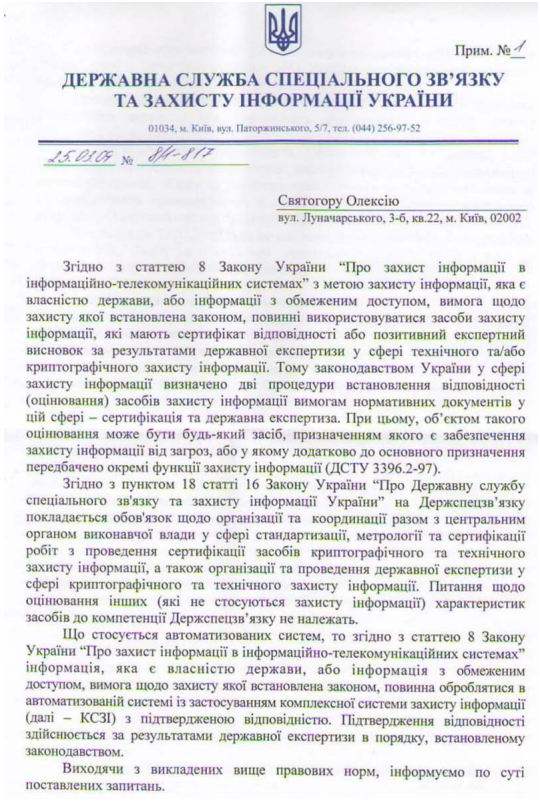
И вообще курьезные ситуации встречаются: собственнику автомобиля приходит по почте штраф за зафиксированное «Визиром» превышение скорости, совершенное несколько дней назад, и это при том, что еще месяц назад у водителя его автомобиль угнан и об этом же подано заявление в милицию.

У бедолаги возникает закономерный вопрос: «за что я плачу налоги, содержа сборище пузатых жлобов с жезлами, если эти тупоголовые «мусора» не в состоянии даже задержать мой украденный автомобиль, ездящий у них под носом, да еще присылая мне штраф за превышение скорости?».

Кстати, в обеих случаях: и у родственников погибших и у обворованного водителя есть все шансы взыскать с государства более чем значительную сумму морального и материального вреда (причиненного преступным пассивным бездействием сотрудников ГАИ (да еще и признанного и зафиксированного ими же), и случаи подачи подобных исков уже не единичны, с тенденцией на их многократное увеличение и выигрыш.

Нет, господа, с таким способом сосуществования водителей и ГАИшников безопасности дорожного движения не видать никогда, как и государству – благополучия…

Сейчас пришло время для традиционных иллюстраций:



Прим. №1

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СПЕЦІАЛЬНОГО ЗВ'ЯЗКУ ТА ЗАХИСТУ ІНФОРМАЦІЇ УКРАЇНИ

01034, м. Київ, вул. Патріжинського, 5/7, тел. (044) 256-97-52

25.01.09 № 04-817

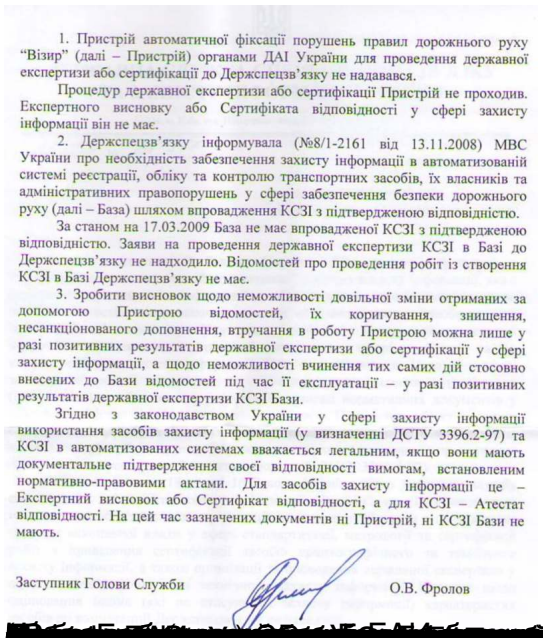
Святогору Олексію
вул. Луначарського, 3-б, кв.22, м. Київ, 02002

Згідно з статтею 8 Закону України "Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах" з метою захисту інформації, яка є власністю держави, або інформації з обмеженим доступом, вимога щодо захисту якої встановлена законом, повинні використовуватися засоби захисту інформації, які мають сертифікат відповідності або позитивний експертний висновок за результатами державної експертизи у сфері технічного та/або криптографічного захисту інформації. Тому законодавством України у сфері захисту інформації визначено дві процедури встановлення відповідності (оцінювання) засобів захисту інформації вимогам нормативних документів у цій сфері – сертифікація та державна експертиза. При цьому, об'єктом такого оцінювання може бути будь-який засіб, призначенням якого є забезпечення захисту інформації від загроз, або у якому додатково до основного призначення передбачено окремі функції захисту інформації (ДСТУ 3396.2-97).

Згідно з пунктом 18 статті 16 Закону України "Про Державну службу спеціального зв'язку та захисту інформації України" на Держспецзв'язку покладається обов'язок щодо організації та координації разом з центральним органом виконавчої влади у сфері стандартизації, метрології та сертифікації робіт з проведення сертифікації засобів криптографічного та технічного захисту інформації, а також організації та проведення державної експертизи у сфері криптографічного та технічного захисту інформації. Питання щодо оцінювання інших (які не стосуються захисту інформації) характеристик засобів до компетенції Держспецзв'язку не належать.

Що стосується автоматизованих систем, то згідно з статтею 8 Закону України "Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах" інформація, яка є власністю держави, або інформація з обмеженим доступом, вимога щодо захисту якої встановлена законом, повинна оброблятися в автоматизованій системі із застосуванням комплексної системи захисту інформації (далі – КСЗІ) з підтвердженою відповідністю. Підтвердження відповідності здійснюється за результатами державної експертизи в порядку, встановленому законодавством.

Виходячи з викладених вище правових норм, інформуємо по суті поставлених запитань.



1. Пристрій автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху "Візир" (далі – Пристрій) органами ДАІ України для проведення державної експертизи або сертифікації до Держспецзв'язку не надавався.

Процедур державної експертизи або сертифікації Пристрій не проходив. Експертного висновку або Сертифіката відповідності у сфері захисту інформації він не має.

2. Держспецзв'язку інформувала (№8/1-2161 від 13.11.2008) МВС України про необхідність забезпечення захисту інформації в автоматизованій системі реєстрації, обліку та контролю транспортних засобів, їх власників та адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – База) шляхом впровадження КСЗІ з підтвердженою відповідністю.

За станом на 17.03.2009 База не має впровадженої КСЗІ з підтвердженою відповідністю. Заяви на проведення державної експертизи КСЗІ в Базі до Держспецзв'язку не надходило. Відомостей про проведення робіт із створення КСЗІ в Базі Держспецзв'язку не має.

3. Зробити висновок щодо неможливості довільної зміни отриманих за допомогою Пристрою відомостей, їх коригування, знищення, несанкціонованого доповнення, втручання в роботу Пристрою можна лише у разі позитивних результатів державної експертизи або сертифікації у сфері захисту інформації, а щодо неможливості вчинення тих самих дій стосовно внесених до Бази відомостей під час її експлуатації – у разі позитивних результатів державної експертизи КСЗІ Бази.

Згідно з законодавством України у сфері захисту інформації використання засобів захисту інформації (у визначенні ДСТУ 3396.2-97) та КСЗІ в автоматизованих системах вважається легальним, якщо вони мають документальне підтвердження своєї відповідності вимогам, встановленим нормативно-правовими актами. Для засобів захисту інформації це – Експертний висновок або Сертифікат відповідності, а для КСЗІ – Атестат відповідності. На цей час зазначених документів ні Пристрій, ні КСЗІ Бази не мають.

Заступник Голови Служби О.В. Фролов