

Верзилин Сергей Владимирович,
Прокуратура Воронежской области,
г. Воронеж

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ МЕЖДУНАРОДНОГО И ОТЕЧЕСТВЕННОГО НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТНОШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: В статье сформулирован обоснованный вывод о том, что отечественные правовые акты не следуют конкретным нормам международных актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которые являются частью нашей правовой системы и обладают юридическим приоритетом над национальными актами.

Ключевые слова: Безопасность дорожного движения, Международно-правовое регулирование, «Конвенция о дорожном движении».

Совокупность нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой определенную правовую систему, которая включает международные соглашения Российской Федерации, федеральные законы, акты Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, ведомственные (межведомственные) нормативные правовые акты.

В соответствии со ст. 15 Конституции Российской Федерации общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора.

В связи с вышеизложенным представляет научный интерес анализ норм, закрепленных в международно-правовых актах и их корреляции с российским законодательством.

Основополагающим актом международного публичного права, регулирующим отношения в рассматриваемой области, является Конвенция о дорожном движении (далее – Конвенция), принятая в Вене 8 ноября 1968 года [1]. Проведенный сравнительно-правовой анализ данного акта показал, что в нем отсутствует термин «безопасность дорожного движения» как таковой, однако из контекста ряда положений можно выделить нормы, непосредственно направленные на достижения безопасности дорожного движения. Так, например, ч. 1 ст. 7 Конвенции устанавливает правило, согласно которому действия водителей и пешеходов не должны подвергать опасности здоровье и жизнь людей, создавать аварийную ситуацию или препятствовать движению, а также причинять ущерб государственному, частному или общественному имуществу. В свою очередь ч. 2 ст. 87 Конвенции рекомендует включать в национальные законодательства требования о недопущении ограничений дорожного движения и угроз его безопасности путем создания каких-либо препятствий со стороны пользователей дороги. В случае, если возникновения препятствия или опасности избежать не удалось, оговаривается необходимость максимально быстрого их устранения, а также предупреждения о них других пользователей. Согласно ч. 3 названной статьи от водителей требуется соблюдение повышенной осторожности к наиболее уязвимым участникам дорожного движения – пешеходам, велосипедистам, детям, престарелым и людям с ограниченными возможностями.



В условиях современной цифровизации, когда всерьез заговорили об участии в дорожном движении автотранспортных средств, уровень автоматизации которых либо существенно ограничивает управление таким средством со стороны человека, либо вообще исключает человека из системы управления таким средством, следует обратить внимание на положения статьи 8 Конвенции:

- все транспортные средства, находящиеся в движении, имеют водителя;
- физическое, умственное и психоэмоциональное состояние водителя должно позволять ему управлять ТС;
- для управления ТС водителю необходимо обладать соответствующими знаниями, навыками и умениями [1].

Если решение о допуске к участию в дорожном движении автоматизированных механических транспортных средств будет принято, то данные положения Конвенции должны быть подвергнуты соответствующим изменениям, что, видимо, сделать будет весьма непросто, поскольку любая технология, влияющая на уровень обеспечения безопасности человека, прежде чем она будет внедрена в повседневную практику, должна пройти тщательную апробацию.

Научный и практический интерес представляет собой пункт 1 ст. 13 Конвенции «Скорость и дистанция», согласно которому водитель транспортного средства обязан осуществлять контроль над транспортным средством с целью соблюдения и осуществления любых маневров и обеспечения безопасного вождения. При изменении скоростного режима он должен учитывать такие факторы, как состояние транспортного средства и его нагрузку, состояние дороги и условия движения, природно-климатические условия и так далее, для снижения возможных рисков совершения ДТП. Особое внимание водитель должен уделять выбору скоростного режима в условиях недостаточной видимости и в местах с ограниченной видимостью и в случае необходимости останавливаться каждый раз, когда того требуют обстоятельства.

Сравним данный пункт Конвенции с нормами п. 10.1 ПДД РФ [2], в соответствии с которыми водитель должен управлять ТС со скоростью, которая не должна быть больше установленного лимита, принимая во внимание параметры транспортного потока, характеристики транспортного средства и груза, дорожные метеоусловия. Выбранный скоростной режим обязан гарантировать лицу, управляющему механическим ТС, тщательный контроль за ним. При возникновении опасности для движения водитель должен обеспечить ограничение скорости движения, а при необходимости экстренную остановку.

Таким образом, Конвенция ставит во главу угла контроль за транспортным средством, чтобы обеспечить выполнение необходимых маневров и остановки транспортного средства в конкретных условиях видимости и перед любым препятствием. В ПДД основной акцент сделан на контроле за скоростью, очевидно, исходя из того, что именно ее соблюдение является главным условием ОБДД. По нашему мнению, позиция Конвенции в правовом смысле представляется более предпочтительной.

Согласно статье 13 Конвенции в национальном законодательстве должны быть установлены скоростные режимы по следующим критериям:

- ограничение максимальной скорости для различных категорий дорог;
- специальные ограничения скорости для ТС, осуществляющих перевозку опасных грузов, и большегрузных автомобилей;
- специальные ограничения скорости в отношении некоторых категорий водителей, в том числе для начинающих водителей.

Необходимо отметить, что к различным категориям дорог предъявляются дифференцированные требованиями к условиям их проектирования, строительства и



содержания с учетом соответствующих скоростных режимов для ОБДД. На сегодняшний день российским законодательством определены лишь два вида автодорог, а именно: автомагистрали и остальные дороги, для которых предусмотрены предельные скорости. Однако международными нормами определены три основных класса автодорог: автомагистрали, скоростные дороги и обычные дороги. Необходимо привести классификацию российских автодорог в соответствие с нормами международного права, а также следует дифференцировать максимальные скорости исходя из данной классификации.

Для иллюстрации несовпадения в определениях приведем примеры. Так, в трактовке Конвенции термин «дорога» означает «всю полосу отвода любой дороги или улицы, открытой для движения». Кроме того, уточняется и понятие «проезжая часть дороги» – это «часть дороги, обычно используемая для движения транспортных средств» [1].

Российские ПДД устанавливают это понятие как «обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения» [2].

На наш взгляд, расхождение здесь принципиальное: в первом случае это полоса отвода (по отечественным правилам она может составлять сотни метров от проезжей части), во втором – обустроенная и используемая для движения полоса земли или сооружения (как представляется, «естественных» сооружений не бывает). То есть под дорогой российские ПДД понимают только проезжую часть дороги.

Определение понятия «тротуар», под которым понимается «элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или к велосипедной дорожке либо отделенный от них газоном» [2], также считаем недостаточно корректным, поскольку пешеходные дорожки могут быть отделены от проезжей части различными защитными конструкциями. В этой связи считаем возможным уточнить данную трактовку.

В заключении проведенного анализа хотелось бы отметить, что содержащаяся в отечественных нормативных правовых актах в сфере дорожного движения терминология не всегда соответствует понятийному аппарату, установленному международными нормами [3]. Существуют расхождения в трактовке таких понятий, как «прицеп», «механическое транспортное средство» и др. Ряд понятий, таких как «международное автомобильное движение», «автомобиль» и др., нет в отечественных ПДД.

Желательной также представляется актуализация российских нормативных правовых актов в соответствии с нормой ч. 3 статьи 8 Конвенции, определяющей требования, предъявляемые к водителям транспортных средств, согласно которой водитель обязан иметь необходимые физические и психические свойства организма и его физические и умственные способности должны давать ему возможность управлять транспортным средством .

Список литературы:

1. Конвенция о дорожном движении 1968 года и Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию. Издание ООН, 2007.
2. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531. – Текст: непосредственный.
3. Федоров, В. А. Актуальные задачи правового регулирования в области дорожного движения / В. А. Федоров – Текст: электронный // Право и безопасность. – 2007. – № 3–4 (24–25). – URL: <http://www.dpr.ru> (дата обращения: 17.09.2023).

