



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2001/37
4 July 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Тридцать седьмая сессия, 10-14 сентября 2001 года,
пункт 7 повестки дня)

**ПРИМЕНЕНИЕ ИНФОРМАТИКИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Передано Швейцарией

1. Основное содержание документа

В документе, который был представлен Германией (TRANS/WP.1/2001/15), анализируются системы внешнего воздействия на скорость движения, называемые ИСА (программируемыми системами выбора адекватной скорости), и сделаны следующие выводы:

- 1.1 использование системы, информирующей водителя при помощи визуального или звукового сигнала о превышении допустимой скорости, не влияет на ответственность, налагаемую на водителя КДД¹, и, следовательно, не противоречит положениям КДД;

¹ КДД - Венская конвенция 1968 года о дорожном движении.

- 1.2 в случае системы, которую водитель может самостоятельно включать и отключать с целью осуществления контроля за автоматически регулируемой при помощи внешних средств скоростью, ответственность, предусмотренная КДД, все же возлагается на водителя, и, следовательно, использование данной системы не противоречит положениям КДД;
- 1.3 система, которая автоматически регулирует скорость автомобиля при помощи внешних средств в соответствии с местными условиями и не может быть отключена водителем, не отвечает требованиям статьи 8 и статьи 13 КДД. По соображениям безопасности дорожного движения органам власти не разрешается санкционировать использование таких систем. Вместе с тем, поскольку ответственность за безопасность дорожного движения возлагается на отдельные договаривающиеся государства, предусмотреть в КДД соответствующие четко выраженные нормы на самом деле невозможно.

2. Наша оценка

Во-первых, следует отметить, что мы намерены изложить свои замечания только относительно системы ИСА, описанной в пункте 1.3, поскольку в связи с двумя другими системами ИСА, указанными в пунктах 1.1 и 1.2, никаких правовых проблем, касающихся КДД не возникает.

2.1 Положения КДД

Пункт 5 статьи 8 КДД гласит следующее: "Водитель (погонщик) должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством (направлять своих животных)".

Пункт 1 статьи 13 КДД гласит следующее: "Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством, с тем чтобы соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить. Он должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии предвидеть. Он должен снижать скорость и в случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно когда видимость неудовлетворительная".

2.2 Значение положений КДД, указанных в пункте 2.1

К этим положениям КДД имеют отношение следующие предписания Национальных правил дорожного движения Швейцарии:

- пункт 1 статьи 31 SVG [Закона Швейцарии о дорожном движении] и статья 3 VRV (Указа Швейцарии о Правилах дорожного движения) соответствуют пункту 5 статьи 8 и пункту 1 статьи 13 (первое предложение) КДД;
- пункт 1 статьи 32 SVG и статья 4 VRV соответствуют пункту 1 статьи 3 (второе и третье предложения) КДД.

Общим для этих международных и национальных предписаний является то, что ответственность за сохранение контроля над транспортным средством и поддержание надлежащей и предписанной скорости возлагается на **водителя**. Водитель несет ответственность за неправильное поведение с точки зрения как гражданского, так и уголовного права. В связи с уголовной ответственностью, степень которой зависит от характера допущенного нарушения, следует отметить, что водитель может быть наказан только за деяние, в совершении которого **он** виновен (которое совершено им либо преднамеренно, либо по небрежности). Поэтому водитель не может быть привлечен к уголовной ответственности за деяния третьей стороны, если он не является соучастником, подстрекателем или пособником при его совершении. Само собой разумеется, что уголовная ответственность за преступление предполагает нарушение, выражающееся в совершении уголовно наказуемого деяния, т.е. в данном случае в превышении предписанного предела скорости.

2.3 Функционирование системы ИСА, охарактеризованной в пункте 1.3

В соответствии с описанием, приведенным в документе, данная система ИСА функционирует следующим образом: установленное в транспортном средстве устройство контролирует скорость его движения при помощи приспособления, находящегося вне этого транспортного средства, причем водитель не может способствовать увеличению скорости его движения. В таком случае он, разумеется, может только замедлить движение транспортного средства и остановить его.

2.4 Правовые соображения

Приведенные и истолкованные в пунктах 2.1 и 2.2 положения предусматривают ответственность водителя за управление своим транспортным средством и поддержание контроля за скоростью его движения. Поскольку система ИСА, описанная в пункте 1.3, предусматривает обязательное соблюдение установленных на местном уровне пределов скорости транспортного средства, например движение с менее высокой скоростью в населенных пунктах, она не позволяет водителю осуществлять контроль за скоростью и, следовательно, освобождает его от личной ответственности за это; вместе с тем в данном случае речь идет лишь об увеличении скорости: при использовании этой системы водитель не может превысить скорость, контролируемую внешними средствами. Соблюдение предельных значений скорости в значительной степени способствует обеспечению безопасности дорожного движения, и на это в данной связи следует обратить первостепенное внимание. Система ИСА служит единственной цели, заключающейся в недопущении превышения предела скорости, и, таким образом, обеспечивает соблюдение указанного на соответствующем знаке либо повсеместно предписанного предела скорости. Поэтому автоматическое ограничение при помощи системы ИСА, описанной в пункте 1.3, скорости движения в случае достижения ее максимального предела не только не влечет за собой совершения уголовных преступлений, но и предотвращает их. С этой точки зрения водитель, с которого снимается всякая ответственность за контролирование скорости, поскольку он не должен соблюдать ее предписанные ограничения, не может совершить правонарушение чисто юридически, так как не существует никаких объективных факторов, которые могли бы способствовать этому. Водитель освобождается от личной ответственности за осуществление контроля за скоростью в весьма ограниченной степени, однако с точки зрения законодательства и безопасности дорожного движения это имеет позитивное значение, поскольку способствует соблюдению предписанного предела скорости. В данной связи мы не усматриваем противоречия требованиям статьи 8 и статьи 13 КДД.

Вместе с тем использование этой системы может иметь и ограниченные негативные последствия для безопасности дорожного движения. Если данной системой не удастся охватить все транспортные средства в конкретном районе, то может возникнуть совершенно реальная угроза наездов сзади. Чем быстрее будет снижаться скорость транспортных средств, оснащенных данной системой, например транспортных средств, которые въезжают с загородных дорог в городские районы, причем, возможно, без включения стоп-сигналов, тем труднее будет водителям транспортных средств, не оснащенных таким оборудованием, своевременно замедлить скорость движения. И хотя в данном случае речь не идет конкретно об ответственности водителя транспортного средства, оборудованного системой ИСА, на практике все же может возникнуть

неприятная ситуация. Это - единственный аспект, в связи с которым мы делаем оговорки в отношении использования данной системы, причем не в смысле ответственности водителя, а по соображениям общей безопасности дорожного движения.

2.5. Выводы

Система ИСА, охарактеризованная в пункте 1.3, обеспечивает соблюдение предписанных пределов скорости при помощи внешних средств, независимо от действий водителя. Она обеспечивает соблюдение этих пределов скорости и, следовательно, не позволяет водителю превысить их. Эта система лишает водителя возможности лично обеспечивать соблюдение предписанного предела скорости и освобождает его от уголовной ответственности за его превышение, поскольку он не совершает нарушения правил дорожного движения. То обстоятельство, что система ИСА, описанная в пункте 1.3, заставляет водителя транспортного средства соблюдать пределы скорости, установленные международным или национальным законодательством, по нашему мнению, не противоречит положениям статьи 8 и статьи 13 КДД. Мы не считаем, что целесообразно вносить поправки в КДД, запрещающие использование такой системы.

Оговорки в отношении использования данной системы связаны исключительно с соображениями общей безопасности дорожного движения и будут действовать до тех пор, пока данной системой не будут охвачены все транспортные средства во всех районах.

Вместе с тем необходимо ответить на вопрос о том, следует ли просто мириться с использованием данной системы, рекомендовать либо не рекомендовать ее использование. По нашему мнению, необходимо глубоко изучить эту проблему, приняв во внимание также содержание доклада о безопасности дорожного движения за 1993 год.
