

УДК 351.811.12

Р.В. Скачѣк, адъюнкт научно-педагогического факультета Академии МВД Республики Беларусь

ГЕНЕЗИС НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАКРЕПЛЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ ОБ ОПАСНОСТИ ДЛЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

На основании изучения правовых актов, регламентирующих порядок обеспечения безопасности дорожного движения, приводится анализ развития норм, направленных на предотвращение со стороны водителей и пешеходов опасной ситуации. Проведено сравнение положений относительно опасности для движения, отраженных в Правилах дорожного движения Республики Беларусь, с нормами, закрепленными в правилах иностранных государств.

Analysis of development of the standards focused on the prevention of dangerous situations from the sides of the drivers and the pedestrians is given in this article according to the explored legal acts which regulate the procedure of the traffic safety promotion. Comparison of the stipulations on dangerousness for the traffic mentioned in the Traffic Rules of the Republic of Belarus with the standards stipulated in the Rules of the foreign states is carried out.

Исторический анализ нормативно-правового регулирования положений об опасности для дорожного движения и ее предотвращения связан с изучением механизма нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Установление механизма наезда на пешеходов при расследовании преступлений указанной категории невозможно без знания соответствующих нормативных актов. Особое место в механизме дорожно-транспортного преступления занимает опасная ситуация, при которой водитель мог и должен был воспринять возникший в полосе его движения источник опасности (момент возникновения опасности) [1, с. 552]. Указанный этап механизма автопроисшествия нашел свое закрепление в Правилах дорожного движения Республики Беларусь и иных нормативных правовых актах, регулирующих отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Правила дорожного движения для лошадей, колесниц, повозок и экипажей были созданы еще в Древнем Риме во времена правления Юлия Цезаря. Однако с появлением в 80-х гг. XIX в. в Европе первых механических транспортных средств с двигателем, которые могли передвигаться со скоростью, превышающей скорость лошади, в обществе возникла необходимость для создания норм права, направленных на обеспечение безопасности в области дорожного движения.

Первые правила дорожного движения были изданы в Париже 16 августа 1893 г. Документ запрещал ездить и останавливаться на тротуарах, аллеях и в местах, предназначенных только для движения пешеходов. Скорость движения не должна была превышать 12 км/ч в городской черте и 20 км/ч за ее пределами.

По сравнению со странами Западной Европы на территории нынешней Республики Беларусь, которая в то время входила в состав Российской империи, правила дорожного движения появились гораздо позже, что было связано в первую очередь с небольшим количеством автотранспорта и внутриполитическими конфликтами начала XX в.

Первым нормативным актом, посвященным безопасности дорожного движения, стал декрет «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (правила)», который был издан 10 июня 1920 г. В указанном документе в главе «О мерах к предотвращению опасности от автодвижения по улицам города Москвы» были закреплены некоторые положения, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения, а именно: ограничение скорости движения в дневное и ночное время, запрет обгона на узких участках проезжей части [2]. Норм относительно опасности для движения правила не содержали.

Правила движения по городу Москве пешеходов и всех видов транспорта 1930 г. предписывали управляющим экипажами при приближении заблаговременно предупреждать пешеходов сигналом или окриком. Если же пешеход, по каким бы то ни было причинам, не сходил с пути, экипаж должен был немедленно остановиться. Пешеходам, предупрежденным при переходе улицы о приближении экипажа, предписывалось торопиться, чтобы уступить ему дорогу [3, с. 3, 7]. В данном документе впервые были закреплены обоюдные обязанности водителей и пешеходов при возникновении опасности для движения.

Созданные по аналогии с типовыми Правилами движения по улицам и дорогам СССР Правила уличного движения по г. Минску 1940 г. зафиксировали положение о том, что подача звукового сигнала не освобождает водителя транспорта от необходимости принятия мер предосторожности. Кроме того, во всех случаях, когда пешеходы не сходили с дороги, водителю предписывалось замедлить

движение экипажа, а в случае необходимости – совсем его остановить [4, с. 10]. Пункт 48 Правил закрепили обязанность водителя снизить скорость движения вплоть до остановки в местах, где выставлены дорожно-сигнальные знаки, предупреждающие водителей о наличии школы, клуба, кино, а также во всех случаях, когда имеется угроза аварии (столкновения или наезда на людей). Вне населенных пунктов водителю предписывалось регулировать скорость движения в зависимости от местности, состояния и видимости пути, особенностей транспорта, а также других обстоятельств с таким расчетом, чтобы иметь возможность своевременно остановиться при неожиданном появлении пешехода или какого-либо препятствия на дороге, т. е. опасности для движения [4, с. 21].

Женевская конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 г. в ст. 7 обязывала всех водителей, пешеходов и прочих лиц, пользующихся дорогой, вести себя так, чтобы не создавать опасности для движения и не стеснять его. Статья 10 международно-правового акта предписывала водителям транспортных средств всегда иметь возможность регулировать скорость движения, управлять транспортом разумно и с осторожностью, снижать скорость или останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно при неудовлетворительной видимости [5].

Пункт 2 гл. 1 Правил движения по улицам и дорогам Белорусской ССР 1959 г., разработанных на базе новых типовых Правил движения по улицам и дорогам СССР 1957 г., водителям, пешеходам и другим лицам, пользующимся улицами и дорогами, предписывал «вести себя так, чтобы не создавать опасности и затруднений для движения, быть друг к другу внимательными и взаимно предупредительными» [6, с. 3]. Пункт 5 Правил запрещал пешеходам пересекать путь движущемуся вблизи транспорту, останавливаться на поворотах, подъемах, закруглениях и в других местах, где затруднена видимость для водителя транспорта [6, с. 5]. Пункт 21 главы «Скорость движения» установил, что «во всех случаях водители обязаны вести транспорт со скоростью, обеспечивающей полную безопасность движения, и при необходимости, в связи со сложившейся обстановкой, иметь возможность его остановить» [6, с. 10]. Других положений, регламентирующих действия участников дорожного движения при возникновении опасности для движения, Правила не содержали.

С введением в действие 1 января 1961 г. единых на всей территории бывшего СССР Правил движения по улицам и дорогам Союза ССР, базой для создания которых послужила Женевская конвенция о дорожном движении 1949 г., произведена корректировка норм относительно опасности для движения. Так, п. 3 Правил помимо взаимной предупредительности предписывал водителям быть «внимательными к окружающей обстановке и ее изменениям» [7, с. 3]. К перечню запретов для пешеходов был добавлен выход из-за стоящего транспортного средства на проезжую часть, когда пешеход не видит обстановки на дороге, а также создание помех и угрозы для безопасности движения неосмотрительными действиями [7, с. 7]. В зависимости от факторов, влияющих на развитие опасной дорожной ситуации, были усовершенствованы нормы, регламентирующие скорость движения. Последняя должна выбираться водителем с учетом профиля пути, ширины и состояния проезжей части, обзорности и видимости, особенностей транспортного средства, действий других водителей и поведения окружающих лиц с таким расчетом, чтобы в конкретной сложившейся обстановке он был способен замедлить движение или остановиться, используя общепринятые приемы управления транспортным средством [7, с. 27–28]. Указанные выше положения об опасности для движения явились более совершенными по сравнению с закрепленными в предыдущих Правилах.

В Правилах движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР 1965 г. в отличие от Правил 1961 г. пешеходам предписывалось соблюдать особую осторожность при обходе транспортных средств и других препятствий, ограничивающих обзор проезжей части [8, с. 6]. А согласно п. 32 главы «Скорость движения» водитель был обязан выбирать скорость не только в зависимости от дорожных условий, видимости и обзорности, но и с учетом интенсивности и характера движения транспортных средств и пешеходов, а также состояния транспортного средства и перевозимого груза. Впервые Правила закрепили обязанность водителя к принятию мер по снижению скорости или остановке транспортного средства в случае возникновения опасности для движения [8, с. 16–17], но в то же время в документе не было разъяснено, что именно следует понимать под опасностью для движения.

В ч. 1 ст. 7 Венской конвенции о дорожном движении от 8 ноября 1968 г., как и в предшествующей ей Женевской конвенции, всем пользователям дорог предписывалось «вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности или препятствий для движения...». Часть 1 ст. 13 этого нормативного акта обязывала водителей сохранять контроль над своим транспортным средством при любых обстоятельствах с тем, чтобы соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые им надлежит выполнить, снижать скорость и в случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно когда видимость неудовлетворительная [9]. Толкования понятия «опасность для движения» Венская конвенция не держала.

Новые Правила дорожного движения от 1 января 1973 г., разработанные на основе Венской конвенции 1968 г. и действовавшие на всей территории СССР (с изменениями и дополнениями 1975, 1976 и 1979 гг.), внесли ряд новых положений, регулирующих действия участников дорожного движения и направленных на недопущение возникновения опасной для движения ситуации. Пункт 20 Правил обязал пешеходов в местах, где движение не регулируется, переходить проезжую часть только после того, как они оценят расстояние до приближающихся транспортных средств и их скорость и убедятся, что не создают помех движению [10, с. 8]. Пункт 73 предписывал водителю выбирать такую скорость движения, при которой последний будет в состоянии выполнить действия для управления транспортным средством. При этом впервые было введено положение о том, что водитель должен снизить скорость или остановиться перед препятствием при условии, что он должен был и мог его предвидеть [10, с. 25].

Правила дорожного движения 1980 г. (с изменениями и дополнениями 1984 г.) не содержали новых норм, направленных на предотвращение опасной для движения ситуации. Отличие состояло лишь в том, что если в предыдущих Правилах условием снижения скорости или остановки транспортного средства являлось обнаружение водителем препятствия, то указанный нормативный акт закрепил под таким условием опасность для движения [11, с. 32].

Правила дорожного движения, введенные в действие с 1 января 1987 г., в главе «Общие положения» обязывали всех участников дорожного движения действовать таким образом, чтобы не создавать опасности и помех для движения [12, с. 4]. В п. 11.1 гл. 11 «Скорость движения и дистанция» к условиям, при которых водитель должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки, были отнесены возникновение препятствия или опасности для движения, которые он в состоянии обнаружить, при этом было предоставлено право объезда препятствия [12, с. 15].

После распада Советского Союза на территории суверенной Республики Беларусь действовали Правила дорожного движения 1987 г. Новые Правила были введены в действие лишь 1 сентября 1996 г., в которых впервые за всю историю их существования было закреплено понятие «опасность для движения». Здесь под ним подразумевалось «изменение дорожной обстановки или технического состояния транспортного средства, угрожающее безопасности дорожного движения и вынуждающее водителя уменьшить скорость или остановиться» [13, с. 5]. Новых норм, направленных на предотвращение опасности для движения со стороны пешеходов, в Правилах не появилось. Пункт 11.1 предписал водителю при возникновении препятствия или опасности для движения «немедленно» принять меры к снижению скорости, вплоть до полной остановки транспортного средства [13, с. 16]. Изменения и дополнения от 14 мая 1999 г. и от 17 сентября 2001 г. никаких нововведений, касающихся опасной для движения ситуации, в Правила не внесли.

Закон Республики Беларусь «О дорожном движении» от 17 июля 2002 г. в ст. 1 продублировал понятие «опасность для движения», закрепленное в Правилах 1996 г., новых норм касательно обязанностей участников дорожного движения, направленных на избежание опасной для движения ситуации, не содержал [14].

Новые Правила дорожного движения (ПДД), утвержденные указом президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 с изменениями и дополнениями, внесенными указами президента Республики Беларусь от 18 октября 2007 г. № 526, от 4 декабря 2008 г. № 663, от 23 января 2009 г. № 52, от 17 декабря 2009 г. № 634, закрепили обязанность всех участников дорожного движения «не создавать препятствий и опасности для дорожного движения, действовать добросовестно, корректно, быть внимательными и взаимно вежливыми» [15, с. 26]. Других новшеств относительно регулирования действий при возникновении в ходе движения опасной ситуации в Правила внесено не было.

Особый интерес при изучении опасной для движения ситуации представляют нормы, закрепленные в правилах дорожного движения государств, граничащих с Республикой Беларусь. Так, в Российской Федерации понятие «опасность для движения» существенно отличается от закрепленного в ПДД Республики Беларусь и означает «ситуацию, возникающую в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия» [16, с. 5]. В данном случае законодатель более конкретно по сравнению с ПДД Беларуси толкует указанную дефиницию. При этом опасность для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, является единственным условием, при котором водитель должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки [16, с. 23]. По нашему мнению, это связано с тем, что любое препятствие, возникающее на пути движения, представляет собой опасность. Правила дорожного движения Украины, Латвии и Литвы содержат нормы, направленные на предотвращение опасной для движения ситуации, аналогичные положениям, закрепленным в ПДД Республики Беларусь [17, с. 17, 78; 18, с. 15, 52–53; 19, с. 11, 43].

Проделанный анализ нормативного закрепления положений, регламентирующих действия водителей и пешеходов при возникновении опасной для движения ситуации как первоначального и обуславливающего элемента механизма дорожно-транспортного происшествия, позволяет сделать следующие выводы:

понятие «опасность для движения», закрепленное в нормативных правовых актах, нашло свое отражение в Правилах дорожного движения Республики Беларусь 1996 г.;

в то же время обязанности водителей и пешеходов по предотвращению опасной для движения ситуации получили свое закрепление еще в советский период в 1930 г.;

логика нормотворческой деятельности и правоприменительной практики требует прежде всего определить общее понятие «опасности для движения», а затем на его основе устанавливать обязанности водителей и пешеходов. Такой подход позволил бы гармонично сбалансировать обязанности и ответственность данных участников дорожного движения;

несомненно, логически упорядоченная связь понятия «опасности для движения» с обязанностями водителей и пешеходов и их ответственностью дает возможность четко определить понятие «опасной ситуации» как первоначального и обуславливающего элемента механизма нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Библиографические ссылки

1. Курс криминалистики : в 3 т. / под ред. О.Н. Коршуновой, А.А. Степанова. СПб . : Юрид. центр Пресс, 2004. Т. 2 : Криминалистическая методика : Методика расследования преступлений против личности, общественной безопасности и общественного порядка / М.С. Гуреев [и др.].
2. Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (правила) [Электронный ресурс] : декрет СНК РСФСР, 10 июня 1920 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. О движении по улицам города Москвы : утв. постановлением Президиума Моск. Совета РК и КД от 6 марта 1928 г. № 38. М. : Газ. «Изв. Мособлисполкома», Мосполиграф 10-я тип. «Заря коммунизма», 1930.
4. О правилах уличного движения по г. Минску : выписка из обязател. постановления исполкома Мин. гор. совета депутатов трудящихся от 5 июля 1940 г. № 15. Минск, 1940.
5. О дорожном движении [Электронный ресурс] : конвенция, 19 сен. 1949 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Правила движения по улицам и дорогам Белорусской ССР : утв. постановлением Совета Министров БССР от 12 мая 1959 г. № 335. Минск : Гос. изд-во БССР, 1959.
7. Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР : утв. распоряжением Совета Министров РСФСР от 25 окт. 1960 г. : введ. в действие с 1 янв. 1961 г. 2-е изд. М. : М-во коммунал. хоз-ва РСФСР, 1961.
8. Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР : утв. М-вом охраны обществ. порядка РСФСР от 3 июня 1964 г. : введ. в дейст. с 1 янв. 1965 г. Минск : Беларусь, 1971.
9. О дорожном движении [Электронный ресурс] : конвенция, Вена, 8 нояб. 1968 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
10. Правила дорожного движения : утв. приказом М-ва внутрен. дел СССР от 25 авг. 1972 г. : введ. в действие с 1 янв. 1973 г. : с изм. и доп. от 1 апр. 1975 г., 1 янв. 1976 г., 1 янв. 1979 г. Минск : Полымя, 1978.
11. Правила дорожного движения : утв. приказом М-ва внутрен. дел СССР от 2 нояб. 1979 г. : введ. в действие с 1 июня 1980 г. : с изм. и доп., введ. с 1 сент. 1984 г. Минск : Полымя, 1984.
12. Правила дорожного движения : утв. приказом Мин-ва внутрен. дел СССР от 16 июля 1986 г. № 139 : введ. в действие с 1 янв. 1987 г. 2-е изд., доп. Минск : Полымя, 1987.
13. Правила дорожного движения : утв. постановлением кабинета Министров Респ. Беларусь от 21 марта 1996 г. № 203 : введ. в действие с 1 сент. 1996 г. Минск : НПЖ «Финансы, учет, аудит», 1996.
14. О дорожном движении [Электронный ресурс] : закон Респ. Беларусь, 17 июля 2002 г., № 132-З. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
15. Правила дорожного движения Республики Беларусь: административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта : утв. указом президента Респ. Беларусь от 28 нояб. 2005 г. № 551 : введ. в действие с 1 янв. 2006 г. : с изм. и доп. : текст по состоянию на 1 янв. 2010 г. Минск : Харвест, 2010.
16. Правила дорожного движения Российской Федерации : по состоянию на 1 апр. 2007 г. М. : АСТ : Астрель, 2007.
17. Правила дорожного движения Украины : 2002. М. : АСТ : Астрель, 2003.
18. Правила дорожного движения Латвийской Республики 2002. М. : АСТ : Астрель, 2003.
19. Правила дорожного движения Литовской Республики : введ. в действие с 1 мая 1994 г. : с изм. и доп. от 6 нояб. 2000 г. М. : АСТ : Астрель, 2003.

Дата поступления в редакцию: 07.09.10