



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/1999/9
25 January 1999

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

(Тридцать вторая сессия, 13-16 апреля 1999 года,
пункт 2 d) повестки дня)

ЗНАКИ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ПЕРЕКРЕСТКАМ С КРУГОВЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Передано правительством Германии

В ходе своей тридцать первой сессии Рабочая группа WP.1 решила продолжить обсуждение аспектов преобразования правового режима перекрестков с круговым движением. В соответствии с рабочим мандатом, упомянутым в пункте 24 документа TRANS/WP.1/62, представитель правительства Германии излагает в приложении к настоящему документу альтернативные предложения с учетом уже существующих дорожных знаков, а также общих соображений правового характера.

В настоящий документ умышленно не включено никаких предложений о предварительных предупреждающих знаках и в нем не говорится также о возможных технических разновидностях перекрестков с круговым движением. Эти вопросы при необходимости могут быть рассмотрены дополнительно.

* * *

1. Предварительные замечания

Ввиду сложности и разнородности знаков и сигналов, относящихся к круговому движению, по этой проблематике проводится широкая дискуссия с целью нахождения простого, единообразного и безупречного в правовом отношении решения. В настоящее время предлагается несколько подходов, направленных на изменение положений, с одной стороны, Конвенции о дорожных знаках и сигналах, а с другой – Конвенции о дорожном движении. Поскольку дорожные знаки имеют преимущественное значение по сравнению с общими правилами, уместно обсудить прежде всего первое из вышеуказанных предложений, в частности на основе документа TRANS/SC.1/WP.1/1998/6. Вместе с тем Рабочая группа WP.1 не поддержала предложение о включении нового знака, сочетающего знаки А,22 и В,1. Это же касается и предложения о дополнении знака D,3 указанием "приоритета транспортных средств, находящихся на кругу". Было решено не изменять положений Конвенции о дорожных знаках и сигналах, а сосредоточить усилия на внесении поправок в Конвенцию о дорожном движении.

2. Уместность регулирования в правовом отношении и его организация

Прежде всего следует напомнить ту основную истину, что речь идет о регулировании поведения по отношению друг к другу двух участников дорожного движения, один из которых находится на кругу, а другой выезжает на кольцевую транспортную развязку. Никаких особых сложностей не возникает, если предписание, предусмотренное для участника дорожного движения, основывается на одинаковых средствах уведомления. Поэтому можно довольно легко найти знак, противоположный конкретному дорожному знаку. Однако могут возникать трудности в том случае, если соответствующие обязательства и запреты вытекают из различных нормативных документов, в которых, к тому же, используются неодинаковые формы изложения текста; например, в Конвенции о дорожном движении содержатся общие предписания, а в Конвенции о дорожных знаках и сигналах определяются дорожные знаки.

Поведение водителей, находящихся на кругу, регулируется договаривающимися государствами при помощи следующих трех средств:

а) Конкретным дорожным знаком;

дополнительный знак служит для водителя, находящегося на кругу, подтверждением того, что он имеет преимущественное право проезда; в соответствии с нынешней практикой в большинстве случаев речь идет о знаке, противоположном предписывающему знаку, указывающему, что водитель, выезжающий на кольцевую транспортную развязку, обязан уступить дорогу.

Вместе с тем некоторые требуют свести число устанавливаемых знаков к минимуму. Согласно их доводам, надлежащий результат может быть получен также путем применения общего правила; следовательно, на установке подтверждающего знака можно было бы сэкономить. Таким образом, в данном случае речь идет в конечном счете об общей стратегии.

b) Без конкретного дорожного знака;

в этой связи уместно сделать следующую юридическую оговорку: для водителя, находящегося на кругу, продолжает действовать общее правило приоритета транспортных средств, находящихся справа. Дорожный знак, установленный на подъезде к кольцевой транспортной развязке, формирует у водителя, выезжающего на эту развязку, неверное представление о том, что водитель, который находится на кругу, пользуется правом первоочередного проезда, а это совершенно не так. Подобное решение может быть приемлемым по практическим соображениям, причем только в течение переходного периода.

c) Конкретным предписанием;

право первоочередного проезда предоставляется водителям, находящимся на кругу, в силу конкретного предписания; в определенных случаях составным элементом этого предписания может служить также знак, уведомляющий водителя, выезжающего на кольцевую транспортную развязку, о необходимости уступать дорогу.

Для уведомления на подъезде к такой транспортной развязке о необходимости уступать дорогу транспортным средствам, находящимся на кругу, используются дорожные знаки типа В и D. Такая установка знаков обеспечивает надлежащую точность, но не позволяет добиться значительной экономии. Многие считают, что будет достаточно одного знака.

Такие правовые и экономические аспекты рассматриваются в ходе обсуждения данной темы.

3. Правила, применяющиеся на кругу

3.1 Действующие правила, изложенные в конвенциях

На настоящий момент только в Конвенции о дорожных знаках и сигналах содержится предписание, применимое к перекресткам с круговым движением. В разделе D приложения 1 к этой Конвенции говорится следующее:

"Знак D,3 "Обязательное круговое движение" указывает водителям, что они должны соблюдать правила, касающиеся кругового движения".

Такое уведомление предназначено для водителей, выезжающих на кольцевую транспортную развязку. Вместе с тем в Конвенции о дорожных знаках и сигналах не предусматривается правил, определяющих права и обязанности водителей, находящихся на кругу. В этом положении делается ссылка на общие правила. Однако в Конвенции о дорожном движении об этом также ничего не сказано. Конкретного правового режима не существует. Таким образом, недостает конкретного предписания, которое регулировало бы поведение водителей на кругу. Данный пробел надлежит заполнить.

3.2 Предложение ЕКМТ (TRANS/SC.1/WP.1/R.140/Add.1)

В качестве первого шага на пути к преобразованию правил, применимых к перекресткам с круговым движением, ЕКМТ предложила отказаться от подтверждения права первоочередного проезда водителей, находящихся на кругу. Затем она предложила добавить к статье 18,4, а) Конвенции о дорожных знаках и сигналах следующий текст:

Приоритет транспортных средств, находящихся справа,

"если только:

а) дорожные знаки или сигналы не предписывают иное;

б) в случае перекрестков с круговым движением дорожные знаки или сигналы не требуют от водителей, выезжающих на такой перекресток, уступить дорогу или остановиться, даже если знак "Главная дорога" или предупреждающий знак, показывающий перекресток, на котором водитель имеет преимущественное право проезда, не установлен".

3.2.1 Оценка предложения ЕКМТ

Ценность предложения ЕКМТ состоит в том, что оно недвусмысленно позволяет положить конец конфликту между водителями, выезжающими на кольцевую транспортную развязку, и водителями, находящимися на кругу. Если дорожные знаки и сигналы уведомляют водителя, выезжающего на круговую транспортную развязку, о необходимости уступать дорогу, то водитель, находящийся на кругу, пользуется правом первоочередного проезда, даже если это право ему четко не предоставлено конкретными знаками.

Кроме того, данным предложением предусматривается использование осторожного подхода по той причине, что не все договаривающиеся государства готовы к тому, чтобы на систематической основе представлять право первоочередного проезда водителю, находящемуся на кругу.

Такое решение позволяет использовать двойной режим; отныне могут существовать перекрестки с круговым движением, на которых водитель, находящийся на кругу, как пользуется преимущественным правом проезда, так и не пользуется этим правом. Вместе с тем представляется, что это не имеет большого значения, поскольку безопасность

дорожного движения будет оптимальной лишь в том случае, если сопоставимые с точки зрения участников дорожного движения ситуации будут регулироваться одними и теми же правилами. Предписания, применяющиеся к круговому движению, должны быть однородными. Вместе с тем уместно рассмотреть вопрос о возможности корректировки предложения ЕКМТ с целью устранения данного неудобства.

3.3 Дорожный знак, указывающий на конкретный режим кругового движения

На основе предложения ЕКМТ можно будет, например, разработать определение типа кругового движения, которое в силу своего характера предполагает предоставление преимущественного права проезда водителю, находящемуся на кругу, независимо от любых других предписаний. Для этого договаривающимся государствам необходимо определить ряд критериев. В конечном счете в данном случае речь идет об определении минимальных характеристик модели кругового движения, обуславливающих применение конкретного режима.

Подлежащие учету критерии будут довольно сложными. В любом случае они будут содержать технические параметры, а также, по всей видимости, параметры дорожного движения, в частности касающиеся его интенсивности; в случае сомнений будут использоваться оба элемента в сочетании, с учетом того, что в рамках усилий по повышению безопасности дорожного движения оба фактора – как технические аспекты, так и интенсивность движения – являются взаимозависимыми.

Вместе с тем такие критерии не будут иметь никакого значения для индивидуальных участников дорожного движения, поскольку они неубедительны и предназначены в первую очередь для применения дорожными администрациями с целью содействия в обеспечении единообразия. Поэтому эти критерии должны систематически учитываться соответствующими административными положениями, касающимися участников дорожного движения лишь косвенно, т.е. в силу их единообразного применения. Участник дорожного движения нуждается в очевидных, разумных и легко понятных ориентирах, тем более что преимущественное право проезда относится к числу основных предписаний. Поскольку технические концепции кольцевых транспортных развязок все больше различаются, они не всегда пригодны для использования в качестве признака кругового движения. Поэтому данную функцию может выполнять только соответствующий дорожный знак.

Для участника дорожного движения, который уже находится на кругу и не располагает иными естественными надлежащими ориентирами, функция этого дорожного знака в рамках Конвенции о дорожном движении будет заключаться в указании на применение конкретного режима первоочередного проезда при круговом движении. Сам же этот знак данный режим устанавливать не будет.

3.4 Преимущества дорожного знака, указывающего на применение конкретного режима

Указание при помощи дорожного знака на применение к круговому движению конкретного режима сопряжено с рядом преимуществ, выражающихся в том, что участники дорожного движения смогут руководствоваться четкими и легко понятными правилами, разработанными непосредственно для этой цели и предназначенными исключительно для участников дорожного движения, выезжающих на перекресток с круговым движением.

Кроме того, данное решение

- позволило бы избежать обсуждения понятия "круговое движение"; это имеет немаловажное значение с учетом различных мнений относительно технической концепции кольцевых транспортных развязок, например вопроса о статусе мини-перекрестков с круговым движением;
- позволило бы договаривающимся государствам применять другие правила к перекресткам, которые они сочтут неприемлемыми для использования конкретного режима. Как представляется, это тем более важно, что при рассмотрении вопроса о целесообразности такого шага договаривающиеся государства могли бы быть заинтересованы в учете таких других элементов, которые не найдут четкого отражения в конкретном предписании, как имеющееся пространство, существующая инфраструктура, фактор привычки у участников дорожного движения, менталитет населения, роль дорожного строительства в контексте безопасности дорожного движения.

Таким образом, следовало бы в любом случае принять в числе других элементов, предлагаемых ЕКМТ, предложение о введении на основе соответствующего дорожного знака конкретного режима, предусматривающего первоочередное право проезда для водителей, находящихся на кругу.

3.5 Дорожный знак D,3, указывающий на применение конкретного режима

С учетом данных обстоятельств дорожный знак D,3 в полной мере пригоден для выполнения этой функции. Другие знаки, например типа D,1, используемые с этой целью некоторыми договаривающимися государствами, для этого не пригодны, так как в них не содержится никакого указания на конкретные особенности кругового движения. Вместе с тем они могли бы служить для указания кольцевых транспортных развязок, в случае которых местные органы власти не желают предусматривать преимущественное право проезда для водителей, находящихся на кругу. Таким образом, знак D,3 стал бы составным элементом кругового движения, регулируемого конкретным режимом. Кроме того, преимущество такого решения состояло бы в существенном сокращении числа устанавливаемых дорожных знаков.

С другой стороны, представляется, что нет необходимости использовать, помимо знака D,3, знак типа B; цель знака, предусматривающего конкретный режим кругового движения, состоит исключительно в указании – при отсутствии других соответствующих ориентиров – на наличие кругового движения; знак же типа B не содержит подобного указания.

3.6 Предложение

С учетом вышесказанного следовало бы, по-видимому, упростить предложение ЕКМТ в двух отношениях, а именно: во-первых, условие, приведенное в пункте а) "если только дорожные знаки или сигналы не предписывают иное", можно было бы исключить. Поскольку, согласно статье 5 Конвенции о дорожном движении, предписания дорожных знаков имеют преимущественную силу по сравнению с общими правилами, в использовании вышеуказанного условия нет необходимости; ясность предписания, которая в некоторых отношениях уменьшилась, повысится. С другой стороны, в случае конкретного режима придется делать ссылку только на знак D,3, правда она должна быть выражена определенно.

Таким образом предлагается следующее:

добавить к статье 18,4 а) Конвенции о дорожных знаках и сигналах следующий текст, который должен быть помещен сразу же после слов "движущимся справа от него":

"если только речь не идет об обязательном круговом движении, указываемом знаком D,3; в этом случае первоочередное право проезда имеет водитель, находящийся на кругу".

4. Правила поведения при выезде на круг

В настоящее время поведение участников дорожного движения, выезжающих на круг, регулируется исключительно дорожными знаками – как типа D, так и типа B. Следовало бы изучить возможность устранения такого двойного использования знаков и сигналов; с этой целью следовало бы обсудить некоторые принципиальные соображения, касающиеся знака D,3.

4.1 Знак D,3, указывающий на обязательное направление движения

В Конвенции о дорожных знаках и сигналах знак D,3 отнесен к числу предписывающих знаков. Вообще значение этого знака толкуется в качестве предписания, которое, подобно знакам типа D,1, указывает на обязательное направление движения; об этом можно судить уже по его виду: знак D,3 также имеет круглую форму и на нем нанесены стрелки на синем фоне. И хотя предписание об "обязательном направлении движения" четко не сформулировано, в таком значении этого знака никто не сомневается.

Однако если предполагалось бы придать этому знаку только это значение, то было бы целесообразнее и, в частности, логичнее сделать его знаком типа D,1. Вместе с тем этого сделано не было, поскольку на него предполагалось возложить иную функцию.

4.2 Знак D,3 с конкретным значением

Поскольку в Конвенции о дорожных знаках и сигналах знак D,3 ставится в один ряд с предписывающими знаками типа D, например D,2 "Обязательный объезд препятствия", D,4 "Обязательная велосипедная дорожка" и D,7 "Обязательная минимальная скорость", этому знаку придается конкретный характер, так как считается, что его значение выходит за рамки простого требования следовать предписанному направлению. В Конвенции же эта дополнительная функция не определяется, хотя и делается ссылка – как отмечается в пункте 3.1 – на Конвенцию о дорожном движении. В данной связи уместно отметить следующие два основных аспекта:

а) Для применения конкретного режима к любого рода перекресткам с круговым движением составители Конвенции о дорожных знаках и сигналах сочли, что нельзя отказываться от принципа, в соответствии с которым любое предписание должно четко доводиться до сведения водителя, выезжающего на круг. Поэтому в Конвенции подтверждается необходимость четкого указания соответствующим дорожным знаком конкретного режима кругового движения.

б) Знак типа В, регламентирующий первоочередное право проезда и устанавливаемый договаривающимися государствами для водителя, выезжающего на круг, с тем чтобы он уступал дорогу водителям, находящимся на кругу, используется лишь в качестве заменителя, поскольку в Конвенции о дорожном движении не предусматривается никаких конкретных правил на этот счет.

Из этого следует, что если в Конвенцию о дорожном движении будут включены положения о первоочередном праве проезда водителей, находящихся на кругу, то знак, предписывающий водителю, выезжающему на круг, уступать дорогу или останавливаться, может быть исключен.

4.3 Предложение о знаках и сигналах у выезда на круг

Выезд на перекрестки, регулируемые особым режимом кругового движения, обозначается знаком D,3. Знак типа В может устанавливаться дополнительно, в частности в тех местах, где он использовался ранее. Цель использования этого знака в том, чтобы четко уведомить участников дорожного движения в необходимости уступать дорогу водителям, находящимся на кругу, и, в частности, чтобы их ознакомить с новыми предписаниями в течение переходного периода.
