



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2001/20
25 January 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Тридцать шестая сессия, 3-6 апреля 2001 года,
пункт 3 b) ii) повестки дня)

**ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИЯМ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ
И ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ И К ДОПОЛНЯЮЩИМ ИХ
ЕВРОПЕЙСКИМ СОГЛАШЕНИЯМ 1971 ГОДА И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ
ЭТИХ ДОКУМЕНТОВ**

Использование мобильных телефонов в транспортных средствах

Передано небольшой группой

Документация: TRANS/WP.1/2000/21; TRANS/WP.1/2000/42; TRANS/WP.1/74,
пункты 21-22; TRANS/WP.1/2001/4

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

- 1.1 Мобильные телефоны, изобретенные относительно недавно, получили широкое распространение в мире, и их популярность превышает популярность практически всех других электронных средств связи. Ввиду их разнообразия и удобства они стали предметами повседневного пользования для значительной части населения всех стран мира.

- 1.2 Возможности эксплуатации мобильных телефонов (МТ) в транспортных средствах, в частности их водителями при вождении, обусловлены их исключительным удобством и пригодностью для этого. Однако в этой связи возникают новые проблемы, связанные главным образом с отвлечением и рассеиванием внимания водителя, которые отражаются на безопасности дорожного движения и которые невозможно ни отрицать, ни игнорировать.
2. РАБОТА, ПРОДЕЛАННАЯ ДО НАСТОЯЩЕГО ВРЕМЕНИ WP.1
 - 2.1 Рабочая группа приняла к сведению данный вопрос в ходе своих тридцать четвертой и тридцать пятой сессий (апрель и октябрь 2000 года). На обеих сессиях от делегаций поступила соответствующая устная информация и в этой связи были распространены два документа с ее кратким изложением (TRANS/WP.1/2000/21 и 42).
 - 2.2 Секретариат связался с Европейской комиссией, и ему было сообщено о том, что на уровне Комиссии никаких положений в данной связи не имеется. Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) также сообщила секретариату, что, поскольку данный вопрос был передан ею на рассмотрение ЕЭК, никакая дальнейшая работа в этой области не проводилась.
 - 2.3 Рабочая группа была проинформирована о том, что ЕКМТ намерена заняться этим вопросом, но, по-видимому, не ранее 2003 года. Поэтому Рабочая группа решила учредить небольшую группу (Германия, Израиль, Испания и Румыния под председательством Израиля) в целях подготовки к своей следующей сессии документа, в котором излагалась бы суть проблемы и предлагались возможные пути подхода к ее решению. Она также решила пока ограничить данную работу мобильными телефонами без охвата других средств дистанционной связи.
 - 2.4 В настоящем документе подробно излагается история проблемы использования МТ за рулем и в транспортных средствах, а также перечисляются конкретные вопросы, связанные с их эксплуатацией. Кроме того, в нем указываются и разъясняются меры, которые были приняты до настоящего времени правительствами в данной области. Затем перечисляются потенциальные шаги, которые могут быть предприняты, и, наконец, указываются вопросы, на которые должна ответить WP.1.
 - 2.5 Данная тема включена в повестку дня тридцать шестой сессии Рабочей группы, которая состоится 3-6 апреля 2001 года.

3. ПРОБЛЕМЫ

Использование МТ в процессе вождения сопряжено с проблемами безопасности следующих восьми видов.

- 3.1 При использовании ручных МТ одна рука может быть занята. Это может повлиять на безопасность дорожного движения.
- 3.2 При их использовании внимание водителя, вне всяких сомнений, рассеивается. Отвлечение внимания водителя при разговоре по МТ может повлечь за собой опасные ситуации.
- 3.3 Поскольку МТ по своему характеру является интерактивным устройством, пользователь (водитель) во время разговора по МТ может **ОДНОВРЕМЕННО** осуществлять другие виды деятельности (чтение, запись, поиск и т.д.), что влияет на безопасность дорожного движения.
- 3.4 Реальное отрицательное воздействие (использования МТ) на эффективность управления транспортным средством количественно оценить весьма трудно.
- 3.5 Выявить и идентифицировать факт использования водителем **РУЧНОГО** МТ относительно несложно. С другой стороны, в большинстве случаев практически невозможно с полной уверенностью выявить факт разговора по МТ, которыми можно пользоваться без помощи рук. Даже движение губ водителя не может служить доказательством совершения им правонарушения.
- 3.6 Вынести водителю обвинительный приговор в суде за разговор по МТ, **КОТОРЫМ** можно пользоваться **БЕЗ ПОМОЩИ РУК**, как представляется, будет крайне трудно, и, следовательно, доля оправданий обвиняемых будет высокой.
- 3.7 Технические нововведения внедряются в настоящее время столь высокими темпами, что конкретное законодательство, запрещающее использование определенных устройств, вскоре устареет и станет неэффективным. С другой стороны, несоблюдение общих требований относительно "способности в любое время сохранять полный контроль за транспортным средством", разумеется, служит недостаточным основанием для привлечения к судебной ответственности, которой к тому же можно без труда избежать в ходе продолжительных судебных дискуссий.

3.8 В данное время трудно четко увязать использование МТ водителем с его причастностью к аварии, если от свидетелей нельзя получить веских и надежных доказательств такого использования. Однако даже при их наличии в суде будет трудно доказать непосредственное воздействие такого возможного использования на способность водителя контролировать транспортное средство и избежать аварии.

4. МЕРЫ, КОТОРЫЕ ПРЕДСТОИТ ПРИНЯТЬ

4.1 В упоминавшихся выше документах приведены подробные ответы 25 стран относительно нынешнего правового статуса использования МТ в процессе вождения. Промежуточные результаты, полученные в ходе данного обследования излагаются ниже.

4.2 Косвенное регулирование

Все страны дают понять, что в настоящее время в рамках национального законодательства использование МТ косвенно регулируется. Водитель обязан "в любой момент уделять все свое внимание дороге и дорожному движению и осуществлять полный контроль за транспортным средством". Эта общая формулировка сама по себе не запрещает использования МТ. В законодательстве 13 из 25 стран о МТ конкретных упоминаний не содержится (Армения, Болгария, Грузия, Испания, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Россия, Соединенное Королевство, Украина, Финляндия, Франция и Швеция).

4.3 Запрещение эксплуатации МТ, за исключением тех из них, которые могут использоваться без помощи рук

В десяти странах предусмотрены конкретные положения, запрещающие эксплуатацию МТ при вождении, если их нельзя использовать без помощи рук (Австрия, Бельгия, Венгрия, Германия, Дания, Латвия, Норвегия, Португалия, Чешская Республика и Швейцария).

4.4 Более жесткие ограничения

В одной стране (Израиль) эксплуатация МТ разрешается только в случае "использования микрофона, установленного в автомобиле". Это ограничение обусловлено опытом неудачного применения прежних законов.

4.5 Полное запрещение

Одна страна (Словакия), по всей видимости, полностью запрещает использование любых МТ при вождении.

5. МЕРЫ, КОТОРЫЕ ПРЕДСТОИТ ПРИНЯТЬ WP.1

Ниже охарактеризованы различные возможности, которые WP.1 может рассмотреть в связи с использованием МТ при вождении.

5.1 Отказ от решения данного вопроса

WP.1, возможно, решит не заниматься данным вопросом как таковым, поскольку количество стран, заинтересованных в этом, является недостаточным. Другое соображение в пользу того, чтобы временно воздержаться от конкретных действий в данной области, сводится к тому, что, как предполагается, в ближайшие годы появятся другие бортовые коммуникационно-навигационные устройства, способные отвлечь внимание водителя. Возможно, было бы целесообразнее рассмотреть общую проблему использования бортовых информационных устройств, влияющих на эффективность вождения, а не заниматься каждым из этих вопросов в отдельности.

5.2 Общие положения

WP.1, возможно, примет решение о запрещении эксплуатации МТ водителем, если его использование не будет осуществляться без помощи рук (за исключением действий по его включению и отключению). Таков общий дух закона, применяющегося странами, которые конкретно занимаются проблемой использования МТ.

5.3 Особые положения

WP.1, возможно, примет резолюцию, имеющую более ограничительный характер и запрещающую использование МТ, за исключением стационарных МТ, установленных в автомобиле. Таким образом, удерживание МТ головой и плечом, разумеется, будет рассматриваться в качестве незаконного деяния, и по аналогии будет запрещено пользоваться наушниками любого типа.

5.4 Полное запрещение использования МТ

WP.1, возможно, будет вынуждена признать, что на самом деле проблема обусловлена не тем, что при использовании МТ одна рука водителя занята, а скорее тем, что при его эксплуатации внимание водителя, вне всяких сомнений, рассеивается, а это представляет реальную угрозу для безопасности дорожного движения.

В этих условиях WP.1, возможно, примет резолюцию, запрещающую использование любых МТ при вождении.

Как бы то ни было, нельзя отрицать того, что принудительно обеспечить соблюдение полного запрета на использование МТ практически невозможно, поскольку для этого необходимо получить соответствующие доказательства от свидетеля, находящегося в транспортном средстве, а сделать это можно будет лишь в крайне редких случаях.

5.5 Внесение поправок в Конвенцию 1968 года или Сводную резолюцию (СР.1)?

Данный вопрос должен быть решен в ходе обсуждения этой темы в рамках WP.1 на ее тридцать шестой сессии.
