



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Семьдесят седьмая сессия

Женева, 18–21 сентября 2018 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1):

**Предложения по поправкам, касающимся
отвлечения внимания водителя**

Пересмотренная Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)

**Предложения по поправкам, касающимся отвлечения внимания
водителя**

Представлены Францией, Италией и Российской Федерацией

Резюме

Настоящий документ, представленный Францией, Италией и Российской Федерацией, содержит предложения по поправкам к разделу 1.5 (Использование мобильных телефонов) Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1). Кроме того, вклад в работу по выявлению ключевых факторов, необходимых для контекстуального анализа исследований, связанных с отвлечением внимания водителей и невнимательностью, внесли также Швеция и ряд других авторов.



1.5 Использование мобильных телефонов и других устройств связи/ Отвлечение внимания водителя

1.5.1 Контекст

Отвлечение внимания водителя во время вождения означает ситуацию, когда водитель, управляя транспортным средством, одновременно выполняет другие действия, которые отвлекают его от сложной задачи управления транспортным средством, или принимает в них участие. Причиной отвлечения внимания может стать использование мобильного телефона и других устройств связи. Отвлечение внимания – это процесс, когда водитель отвлекается от заданной зоны внимания, что приводит к блокированию или снижению восприятия необходимой информации, которая требуется для управления транспортным средством¹.

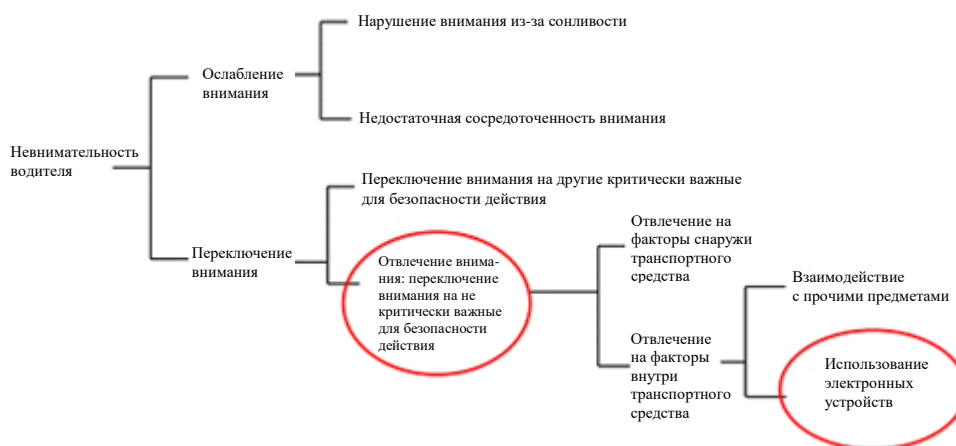
Исследования² подтверждают, что невнимательность и отвлечение внимания, будучи острыми проблемами в области безопасности дорожного движения, являются сами по себе весьма сложным феноменом, который носит многоплановый и контекстуальный характер, вследствие чего его трудно измерить и нелегко выработать эффективные меры противодействия. Одна из причин состоит в том, что до сих пор не существует общепринятого определения понятий «невнимательность» и «отвлечение внимания».

Этим, по существу, и объясняется тот факт, что сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях, связанных с невнимательностью и отвлечением внимания, в силу их характера сопряжен с трудностями; поэтому расследования аварий, соответствующие исследования и поведенческий анализ для целей выявления масштабов проблемы сложно проводить, а те, что проводились, сложно сопоставить между собой. Из этого следует также, что оценка воздействия различных контрмер непосредственно на ситуацию с дорожно-транспортными происшествиями может быть затруднена.

До сих пор контрмеры нацелены главным образом на проблему отвлечения внимания из-за использования мобильных телефонов и других устройств связи. Однако в этом контексте важно отметить, что такое отвлечение внимания является лишь одной из разновидностей отвлечения внимания в целом, которое, в свою очередь, является разновидностью невнимательности (рис. 1)³.

Рис. 1

Невнимательность и отвлечение внимания



¹ <https://en.wikipedia.org/wiki/Distraction>.

² Driver distraction and driver inattention: Definition, relationship and taxonomy, Regan, C. Hallett, C.P. Gordon.

³ Engström J, Monk CA, Hanowski RJ, Horrey WJ, Lee JD, McGehee DV, Regan M, Stevens A, Traube E, Tuukkanen M, Victor T, Yang CYD (2013). A conceptual framework and taxonomy for understanding and categorizing driver inattention. Brussels, Belgium: European Commission.

По этой причине важно более широко рассматривать понятия «невнимательность» и «отвлечение внимания», а не делать упор только на отвлечении внимания из-за использования мобильных телефонов и других устройств связи.

Проведенные исследования^{4, 5} свидетельствуют⁶ о том, что отвлечение водителя от задачи управления транспортным средством в течение более длительных периодов времени существенно повышает риск дорожно-транспортных происшествий. Но даже в том случае, если водитель не отводит взгляда от дороги, его внимание может быть отвлечено в силу других причин, например когнитивного отвлекающего фактора.

В исследовательском сообществе сложилось общее мнение о необходимости системного подхода, сочетающего в себе применение технологий в области транспортных средств и инфраструктурных мер с информационно-просветительской работой и контролем.

В связи с технологиями в области транспортных средств считается, что передовые системы содействия водителю различных типов, например системы «предупреждения об опасности лобового столкновения» и «предупреждения о выходе за пределы полосы движения», возымеют положительный эффект⁷. Новые исследования свидетельствуют о позитивных результатах применения систем экстренного торможения и систем удержания в пределах полосы движения, хотя на данном этапе невозможно отдельно оценить их влияние на факторы невнимательности и отвлечения внимания. В будущем транспортные средства с более высоким уровнем автоматизации могут оказать весьма благоприятное воздействие на безопасность дорожного движения.

Кроме того⁸, технологии безопасности, обеспечивающие связь между транспортными средствами (V2V), могут помочь водителю избежать определенных видов дорожно-транспортных происшествий либо уменьшить степень их тяжести, посылая водителю предупреждающий сигнал во время определенных опасных дорожно-транспортных ситуаций, таких как приближение к «слепому» перекрестку, смена полосы движения, или в тех случаях, когда впереди полоса движения занята остановившимся либо медленно движущимся транспортным средством. Здесь крайне важно обеспечить, чтобы новые технологии выполняли возложенную на них функцию безопасности, не создавая при этом дополнительных факторов для отвлечения водителя. Что касается инфраструктуры, то было бы целесообразно предусмотреть меры для минимизации последствий ослабления и отвлечения внимания, например, установку разделительных барьеров, обустройство широких обочин и рифленых полос.

Вместе с тем целесообразно отметить, что, как показывают исследования, многие водители считают для себя возможность пользоваться мобильным телефоном или иными устройствами связи настолько важной, что они полностью игнорируют обусловленное этим повышение риска дорожно-транспортного происшествия. В этом контексте, как представляется, водителю трудно самому осознать возросшую степень индивидуального риска, которая, естественно, с точки зрения статистики обычно в отдельных случаях совсем невелика. Поэтому следует рассмотреть возможность проведения информационно-просветительских кампаний, четко ориентированных на профилактику использования мобильных телефонов для текстовой переписки при вождении и на изменение отношения к этому феномену, при участии гражданского общества, а также административных органов в сфере транспорта.

⁴ Keep Your Eyes on the Road: Young Driver Crash Risk Increases According to Duration of Distraction, Simons Morton, Feng-guo, Klauer, Ehsani, Pradhan.

⁵ Driver Distraction: A Perennial but Preventable Public Health Threat to Adolescents, Bingham.

⁶ <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812197>.

⁷ Effects of visual and cognitive load in real and simulated motorway driving, Engstroma, Johanssona, Ostlundb.

⁸ Survey on In-vehicle Technology Use: Results and Findings, K.Kamalanathsharma, A.Rakha, H.Zohdy.

1.5.2 Рекомендации

1.5.2.1 Поддержка внедрения технологий в области транспортных средств и инфраструктуры

Договаривающимся сторонам следует ускоренными темпами внедрять передовые системы содействия водителю, доказавшие свою эффективность с точки зрения предупреждения ослабления и отвлечения внимания, через использование различных инструментов политики, например, путем предоставления финансовых стимулов (снижение налоговой ставки для транспортных средств, оснащенных передовыми системами содействия водителю), введения обязательных требований в отношении таких систем и использования различных форм информирования потребителей.

Договаривающимся сторонам следует регламентировать деятельность дорожных служб и поставщиков инфраструктуры и стимулировать их к тому, чтобы при инвестировании в инфраструктуру они в большей степени отдавали приоритет дорогам с разделительными барьерами, широкими обочинами и рифлеными полосами (там, где затруднено устройство разделительных барьеров и широких обочин).

1.5.2.2 Просвещение и информирование

Договаривающимся сторонам следует проводить информационно-просветительские мероприятия, которые оказались эффективными с точки зрения воздействия на водителей.

Им следует также принимать меры для поддержки и стимулирования руководителей организаций, покупающих или продающих транспортные услуги, к тому, чтобы проводить мероприятия по общей профилактике дорожно-транспортных происшествий, делая акцент на проблеме невнимательности и отвлечения внимания. Такая поддержка может, например, включать предоставление инструментов для разработки стратегий в области безопасности и требований к организации закупок. В этой связи Договаривающиеся стороны могут рекомендовать принять систему управления безопасностью, например стандарт ISO 39001.

1.5.2.3 Специальные рекомендации в отношении использования мобильных телефонов и других средств связи

Мобильными телефонами и другими устройствами связи можно пользоваться в автотранспортном средстве в самых разных целях, чаще всего при необходимости связаться с кем-либо, но также, например, для предупреждения аварийной службы в случае дорожно-транспортного происшествия; вызова автомобиля технической помощи в случае механической поломки и т. п.; использования многочисленных имеющихся возможностей для остановки в населенных пунктах и за их пределами, а также на автомагистралях.

Существует взаимосвязь между использованием мобильного телефона или иных коммуникационных устройств во время вождения и повышением риска дорожно-транспортного происшествия. Доказано, что независимо от источника отвлечения внимания основная проблема заключается в том, что водитель отводит взгляд от дороги, т. е. речь идет о трех элементах:

а) визуальном (внимание водителя отвлекается вследствие того, что он перестает следить за дорожным движением);

б) физическом (водитель не может должным образом управлять транспортным средством, поскольку его/ее руки заняты мобильным телефоном или иным устройством связи);

в) когнитивном (внимание водителя отвлекается вследствие того, что он ослабляет контроль за функцией управления транспортным средством).

Если водитель использует мобильный телефон или другое устройство связи или даже просто держит его в руке, то это может элементарно помешать ему правильно и безопасно выполнять действия по управлению автомобилем. По этой причине национальное законодательство многих стран запрещает использование телефона или

иных устройств связи, которые необходимо держать в руке, и предусматривает в этом случае соответствующие санкции, но при этом допускает использование мобильного переговорного устройства громкой связи, которое не нужно держать в руке. Однако в последнем случае национальное законодательство ряда стран предусматривает, что при аварии водитель может быть привлечен к ответственности. По сути дела, риск дорожно-транспортного происшествия возрастает/присутствует даже при использовании бесконтактного телефона или иного устройства связи, поскольку внимание водителя в значительной мере сосредоточено на телефонном разговоре. Так, например, водитель, как правило, реже смотрит в зеркало заднего вида и по сторонам и обращает меньшее внимание на различные дорожные знаки и на пешеходов, особенно в городе, и т. д.

1.5.2.4 При движении транспортного средства

Во избежание риска таких дорожно-транспортных происшествий Договаривающимися сторонам следует запретить по крайней мере использование водителем телефона, который необходимо держать в руке, при движении транспортного средства, как это уже предписано Конвенцией о дорожном движении 1968 года (статья 8). Кроме того, целесообразно рекомендовать соблюдение водителями следующих правил:

- а) отключать телефон или иное устройство связи перед началом движения и оставлять его в режиме приема сообщений;
- б) во время движения водителям следует воздерживаться от просмотра сообщений и иной информации на дисплее телефона или иного устройства связи;
- в) если водители желают воспользоваться мобильным телефоном или иными устройствами связи или если они желают прослушать или прочитать полученные сообщения, им следует остановиться для этого в подходящем месте. Однако им ни в коем случае нельзя останавливаться в таких представляющих опасность местах, как, например, аварийная полоса на автомагистрали.

Эти рекомендации следует дополнять информационными кампаниями, которые по возможности следует проводить совместно с операторами телефонной связи. Такие компании можно было бы проводить под соответствующими лозунгами, например «Водить или звонить, но НИКОГДА одновременно – выбор за тобой». Идея состоит в том, чтобы водители лучше осознали важность соблюдения этих правил в интересах собственной безопасности и безопасности других участников дорожного движения.

Вместе с тем целесообразно отметить, что, как показывают исследования, многие водители считают для себя возможность пользоваться мобильным телефоном или иными устройствами связи настолько важной, что они полностью игнорируют обусловленное этим повышение риска дорожно-транспортного происшествия. Кроме того, как представляется, водителю трудно самому осознать возросшую степень индивидуального риска, которая, естественно, с точки зрения статистики обычно в отдельных случаях совсем невелика. Это отчасти обусловлено тем, что трудно подтвердить, что использование мобильного телефона или иных устройств связи в процессе управления транспортным средством создает особый риск в каких-либо конкретных обстоятельствах.

1.5.2.5 Облегчение расследования в случае дорожно-транспортного происшествия

Пользователям мобильных телефонов и иных устройств связи следует рекомендовать четко указывать в списке лиц, занесенных в память телефона или иных устройств связи, тех, кому надлежит звонить в случае дорожно-транспортного происшествия. Это помогло бы сотрудникам аварийно-спасательных служб и уполномоченным лицам, которым не пришлось бы тратить время на их поиски. Например, в некоторых странах становится обычной практикой рекомендовать пользователям мобильных телефонов или иных устройств связи сообщать при помощи международно признанного акронима ICE (In case of emergency (в чрезвычайной ситуации)) фамилию лица, с которым надлежит связаться в первую очередь, либо, если речь идет о нескольких лицах, ICE1, ICE2, ICE3 и т. д.