



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Восьмидесятая сессия

Женева, 9–13 марта 2020 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1):

**Безопасный системный подход и предложения по
поправкам, касающимся отвлечения внимания водителя**

Пересмотренная Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)

**Предложения по поправкам, касающимся отвлечения внимания
водителя во время вождения**

Представлены Италией, Российской Федерацией и Францией

Резюме

Настоящий документ, представленный Италией, Российской Федерацией и Францией, содержит предложения по поправкам к разделу 1.5 (использование мобильных телефонов) Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1). 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. Предлагаемые изменения (см. документ ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.2) выделены жирным шрифтом (добавленный текст) и зачеркиванием (исключенный текст).



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. 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. Причиной отвлечения внимания может стать использование мобильного телефона и других устройств связи.

Доказано, что независимо от источника отвлечения внимания основная проблема заключается в том, что водитель отводит взгляд от дороги. Вместе с тем в интересах безопасности дорожного движения имеет смысл рассматривать эту проблему комплексно. Таким образом, речь идет о следующих 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 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.

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

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

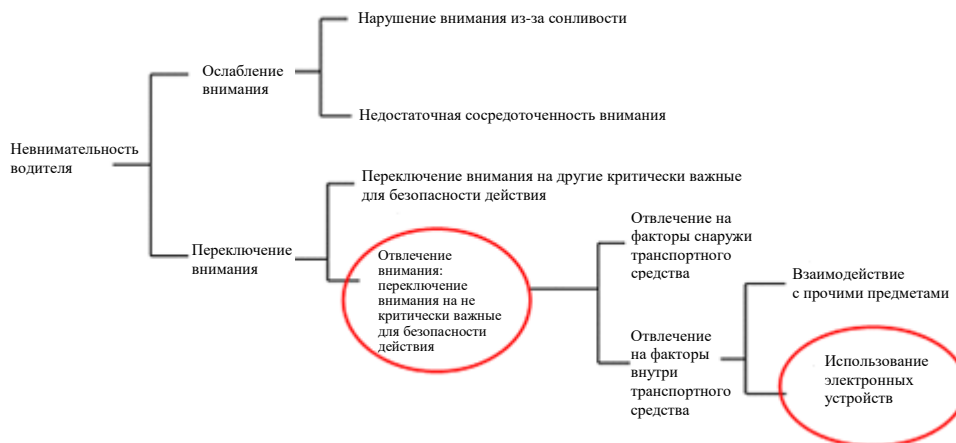
² Driver distraction and driver inattention: Definition, relationship and taxonomy, Regan, C. Hallett, C.P. Gordon.

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



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 помощи водителю различных типов, например системы «предупреждения об опасности лобового столкновения» и «предупреждения о выходе за пределы полосы движения», возымеют положительный эффект⁷.

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.

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.

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 таких опасных дорожно-транспортных ситуаций, 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 конкретных информационно-просветительских кампаний, четко ориентированных на профилактику использования **мобильных телефонов и других устройств связи для текстовой переписки** при вождении. **Этот подход следует разработать и на изменение отношения к этому феномену**, при участии гражданского общества, а также административных органов **в сфере транспорта**.

1.5.2 Рекомендации

1.5.2.1 Поддержка внедрения технологий в области транспортных средств и инфраструктуры

Правительствам следует содействовать внедрению передовых систем помощи водителю, которые были официально утверждены и испытаны в соответствии с предписанными требованиями, для предупреждения ослабления и отвлечения внимания.

По этим причинам правительствам 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

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

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

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 включать предоставление инструментов для разработки стратегий в области безопасности и требований к организации закупок. В этой связи правительства могут рекомендовать принять систему управления безопасностью.

1.5.2.3 Специальные рекомендации в отношении использования мобильных телефонов и других устройств связи, **главным образом удерживаемых рукой**, во время движения транспортного средства

Для снижения риска дорожно-транспортных происшествий ~~по причине отвлечения внимания~~ правительствам следует по крайней мере запретить использование водителем телефона, который необходимо держать в руке, во время движения транспортного средства, как это уже предписано Конвенцией о дорожном движении 1968 года (статья 8). Аналогичное требование следует распространить и на другие устройства связи. Кроме того, целесообразно рекомендовать, чтобы водители соблюдали следующие правила:

~~а) — водителям следует отключать телефон или иное устройство связи перед началом движения и оставлять его в режиме приема сообщений;~~

а) во время движения водителям следует воздерживаться от просмотра сообщений и иной информации на дисплее телефона или иного устройства связи; им следует также воздерживаться от написания сообщений и использования других функций телефона или иных коммуникационных устройств, таких как, например, функция навигации, прослушивание аудио сообщений и музыки, фото- и видеосъемка;

б) если водители желают воспользоваться мобильным телефоном или иными устройствами связи для вышеуказанных целей, им следует остановиться в подходящем месте. Однако им ни в коем случае не следует останавливаться в таких представляющих опасность местах, как аварийная полоса на автомагистрали.

Эти рекомендации следует дополнять информационными кампаниями, которые по возможности следует проводить совместно с операторами телефонной связи. Такие кампании 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.

1.5.2.4 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.
