

מסמך רקע לישיבה השניה של קבוצת העבודה לתקינה למניעת טעויות אנוש בנהיגה - עדכון

אבי הראל – יו"ר וועדת התקינה 1817 לאבטחת שימושיות

רקע

בישיבה הראשונה הגדרנו את תחומי העניין, את החזון ואת מטרת הקבוצה. כמו כן סיכמנו שיוצגו סקירות בנושא ממצאי המחקר, טכנולוגיות ותכן הנדסי, התקינה הקיימת והרגולציה בארץ ובעולם. הסיכום וכן חומר רקע נוסף נמצאים באתר של קבוצת העבודה, בכתובת:

<http://www.usability-standards.com/Projects/Driving/index.htm>

מטרת הישיבה

בישיבה השניה נלמד את החומר הקיים, וננסה לגבש את עקרונות התקינה בנושא.

הצעה לסדר יום

בהתאם לסיכום הישיבה הראשונה, נתחיל בסקירות מצב הידע בנושא, כדלקמן:

1. פרופ' דוד שנער – ממצאי המחקר בנושאים הנדונים
2. ערן ראובני – טכנולוגיות ותכן הנדסי
3. זאב שדמי – התקינה הקיימת והרגולציה בארץ ובעולם.

להלן עיקרי המצגת של ערן ראובני:

יש צורך במיסוד תהליך תמיכה לפיתוח מוצרים מוכוונים תקנים (בסביבה שבה התקנים אינם מנדטוריים). התהליך יכול:

- Design Guidelines
- Product Design audit
- Product compliance

על פי ההצעה יוקם מרכז מומחים שיפתח את הסעיפים יעוצבו Services שירותים שניתנים לצריכה תעשיות יוכלו לבחור באופן וולונטארי באם לצרוך או לא לצרוך את השירותים בנ"ל בזמן שהם מפתחים מוצרים לרכב.

כמובן שנדרש להוסיף לנ"ל מנגנון שמעניק יתרון שיווקי ליצרנים שבוחרים להכיל על מוצריהם את הנחיות התכן התקניות.

התפיסה מבוססת ותואמת בדיוק את מודל NCAPEuro (אבל לא רק בנושא מבחני ריסוק).

בהמשך, על פי המלצתו של זאב שדמי (בהנחה שבקרוב לא נאתר המלצות משמעותיות אחרות לתקינה בנושא) נתמקד במסמך:

Docket No. NHTSA-2010-0053 Visual-Manual Driver Distraction Guidelines For In-Vehicle Electronic Devices

http://www.distraction.gov/download/distracted_guidelines-FR_04232013.pdf

במבט ראשון, נראה המסמך כולל הנחיות מפורטות לגבי מספר רב של נושאים. במהלך הישיבה ננסה לבחון האם ההנחיות הללו ניתנות ליישום בארץ.

בהמשך, נרצה להתייחס לשאלה באיזו מידה (אם בכלל) נאמץ את הגישה של כותבי המסמך הנ"ל, על פיהם יש להתייחס את ההנחיות כאל המלצות בלבד.

שינויים בסדר היום

חברי הוועדה מתבקשים לחוות דעתם לגבי סדר היום המוצע, ולהציע שינויים ותוספות.