

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

САБЫРОВА К.Ж.,

доцент кафедры гражданского
и семейного права КГЮА, к.ю.н.

ualibrary@mail.ru

***Аннотация:** В статье рассмотрены вопросы обеспечения безопасности детей в автомобилях. Автором сделан акцент на привлечение внимания общественности к проблемам обеспечения безопасности детей в возрасте от 0 до 12 лет в автомобилях и необходимости повсеместного использования для этих целей удерживающих устройств. С целью уменьшения детского травматизма на дорогах, автор предлагает внести конкретные нормы в Кодекс об административной ответственности за неприменение детских удерживающих устройств в автомобиле.*

***Annotation:** The paper deals with the safety of children in cars. The author focuses on the public awareness of the problems of ensuring the safety of children aged 0 to 12 years old in the car and the widespread use for this purpose restraints. In order to reduce child injuries on the roads, the author proposes specific rules in the Code of Administrative Liability for non-use of child restraints in the vehicle.*

Каждый родитель стремится сделать все возможное, чтобы уберечь своего ребенка от беды. Ситуация "ребенок в автомобиле" – не является исключением. Однако дети продолжают получать травмы и даже погибать в результате того, что сиденье было неверно установлено, либо неверно подобрано по росту и весу ребенка, не говоря уже о случаях, когда ремни безопасности не использовались вовсе. И это результат игнорирования элементарных правил безопасности, о соблюдении которых должны позаботиться беспечные взрослые.

По статистике Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) каждый год в результате дорожно-транспортных происшествий в мире погибает около 262 тыс. детей, а 10 млн. маленьких пассажиров получают травмы. В настоящее время дорожно-транспортный травматизм является основной причиной гибели детей и молодежи в Европе [3, с.58-66].

Такие же тревожные факты озвучены министром внутренних дел Кыргызской Республики Абдылдой Суранчиевым на заседании парламентского комитета по социальной политике. С каждым годом растет количество ДТП с участием детей. С начала года количество ДТП с участием детей составило 27% от общего количества ДТП, - сказал министр» [4].

На дорогах России в авариях ежегодно погибает около 1000 детей и более 10 тыс. получают травмы. В 2011 году в России в ДТП погибли 944 ребенка. При этом перевозка каждого второго погибшего ребенка осуществлялась без применения специального удерживающего устройства. Количество погибших несовершеннолетних участников дорожного движения по сравнению с 2010 г. увеличилось на 5,1 % (на 48 человек). Количество погибших детей в возрастной группе до 7 лет, участвующих в дорожном движении в качестве пассажиров, возросло на 22,4% и составило практически половину всех погибших детей-пассажиров.

По словам старшего инспектора Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России С. Хранцкевича за пять месяцев 2012 года в России в ДТП пострадало 2,5 тыс. детей, 137 несовершеннолетних погибли. В

апреле текущего года Госавтоинспекция представила целевую программу, направленную на снижение смертности на дорогах. К 2020 году на ее реализацию планируют потратить до 100 млрд. руб.

Александр Царегородцев, доктор медицинских наук, профессор, директор московского НИИ педиатрии и детской хирургии Минздрава РФ, отметил, что в прошлом году 22 199 детей пострадали в ДТП, 21 306 были ранены. В число пострадавших входят и дети-пешеходы, и водители (на велосипедах, скутерах), и пассажиры. Особенно большую тревогу вызывает увеличение количества пострадавших детей-пассажиров. Только за 2006-2011 гг. удельный вес пострадавших возрос на 6,7% (по данным МВД РФ, с 39 до 45,7%).

Сегодня дети в автомобиле - самая уязвимая категория пассажиров: в ДТП аналогичной тяжести они страдают значительно серьезнее, чем взрослые пассажиры. При этом штатные системы безопасности в автомобиле не рассчитаны, за редким исключением, на защиту детей-пассажиров.

К сожалению, пренебрежение элементарными мерами безопасности родителями не только для себя, но и для ребенка может закончиться очень трагично. Особенно если при движении автомашины ребенок располагается на руках. В этом случае ошибочно полагать, что, держа на руках, мы его оберегаем. При столкновении или резком торможении вес пассажира возрастает в несколько раз, и удержать ребенка от резкого удара практически невозможно. Если при этом и сам взрослый не пристегнут ремнем безопасности, то это верная гибель для малыша. Доказано, что ничего лучше специальных удерживающих средств для перевозки детей не оберегает их в момент столкновения [5].

Использование детских удерживающих устройств при транспортировке детей в автомобилях в России в полном объеме вступило в действие только с 1 января 2007 г. А. Царегородцев подчеркнул, что реализация Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения», заказчиком которой является МВД РФ, приоритетных национальных проектов здравоохранения, особенно внесение изменений в ПДД в части перевозки детей до 12 лет с обязательным использованием удерживающих устройств, утверждение ГОСТа на детские автокресла, соответствующего европейским нормам, позволили в последние годы снизить тяжесть медицинских последствий ДТП с участием детей в России. (В России прошел всероссийский социальный проект «Маленький Большой Пассажир». Проект инициирован компанией «General Motors» и проходил при поддержке «The Global Road Safety Partnership» (GRSP, Глобальное партнерство дорожной безопасности, Швейцария). Девиз проекта «Маленький Большой Пассажир» - «Дети не водят машину, дети погибают в автокатастрофах. Не забывайте о детском кресле». Анализ данных показывает, что за этот период количество раненых снизилось на 17%, погибших - на 30%, а индекс тяжести (отношение количества погибших к количеству пострадавших - погибших и раненых) - на 15%. В настоящее время индекс составляет 4. Это очень высокий показатель. В краткосрочной перспективе ожидают дальнейшего снижения тяжести медицинских последствий ДТП с участием детей за счет обязательного применения удерживающих устройств различной конструкции.

А. Царегородцев отметил эффективность использования удерживающих устройств, с помощью которых, по данным ВОЗ, произошло снижение смертности на 54%, риска получения травм – на 70%. По данным США и Западной Европы, снижение смертности - на 80%, тяжелых травм - на 64-80% и легких повреждений на 70%.

Статистика ДТП показывает, что дети младшего возраста, как правило, получают более тяжелые черепно-мозговые травмы, чем подростки. По мнению исследователей, это объясняется тем, что у детей младших возрастных групп крупнее голова, короче ноги и выше центр тяжести в сидячем положении (имеются в виду относительные соотношения

этих параметров). Поэтому при ДТП маленький ребенок с большей вероятностью может перелететь через переднее сиденье и удариться о крышу автомобиля или элементы его внутреннего оборудования.

Вероятность получения тяжелых травм увеличивается в том случае, если ребенок находится на коленях у взрослого пассажира или даже пристегнут вместе с взрослым человеком одним ремнем безопасности: помимо того, что при ДТП он ударяется о внутренние части салона автомобиля, ребенок может быть раздавлен телом взрослого.

По результатам исследования ВОЗ снизить детскую смертность новорожденных и малышей на 71 и 54% соответственно могло бы использование специальных удерживающих устройств. Их применение, по сравнению с использованием ремней безопасности, сокращает риск травматизма среди детей на 71-82%, а смертельного исхода - на 28%. Использование бустеров (специальных сидений, позволяющих ребенку сидеть выше обычного) снижает риск получения различного рода травм у детей от 4 до 8 лет на 45% по сравнению с использованием только ремней безопасности. Однако, по данным Европейского альянса за безопасность детей (European Child Safety Alliance), около половины пассажиров в возрасте до 10 лет перевозится в автомобилях без специальных детских удерживающих устройств, а 45% детей пристегнуты неправильно. При этом автокресла, расположенные по направлению движения, снижают риск получения травм на 60%, а расположенные против направления движения - на 90-95%.

По мнению американского издания «Pediatrics», наиболее безопасное расположение кресла для ребенка - середина заднего дивана. По его данным, если бы кресло располагалось именно таким образом, то практически можно было бы избежать смертельных исходов. По данным Американского агентства дорожной безопасности, детские удерживающие устройства снижают риск смертельных исходов у младенцев (детей первого года жизни) на 70%, до трех лет - на 54%, а если кресло размещено в середине заднего дивана, то полностью. При анализе ДТП с пострадавшими детьми, находящимися в удерживающих устройствах, оказалось, что 85-90% последних были неправильно подобраны или неправильно пристегнуты [3].

По словам М. Плотниковой, ведущего эксперта GRSP, «сегодня не существует такой страны, которую бы не волновала проблема безопасности детей на дорогах. Для решения задачи необходимо тесное сотрудничество между различными структурами и организациями, а также повышение ответственности каждого участника дорожного движения. Объединив усилия общества и государства, можно добиться заметных результатов, ощутиمو снизив детский дорожно-транспортный травматизм и смертность». К примеру, в Штутгарте (Германия) в течение пяти лет не было детской смертности на дорогах.

По данным глобальной сети «SafeKids Worldwide», суммарный критический показатель игнорирования детских удерживающих устройств составляет около 73%. Чаще всего игнорируется использование детских автолюлек, на втором месте - устанавливаемые против направления движения конвертируемые автокресла.

Данные опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ) на тему использования детских автокресел свидетельствуют:

- только у каждого пятого опрошенного водителя ребенок находится в автокресле постоянно в процессе перевозки;
- 47% родителей используют автомобильное кресло при поездках с детьми, причем в Москве доля владельцев этого автоаксессуара больше, чем в среднем по стране, - 72%;
- больше трети участвовавших в опросе водителей-родителей даже не собираются приобретать автокресло;
- 20% родителей считает, что у «мамы на ручках надежнее»;
- 3% не верят в то, что кресло защитит ребенка в случае ДТП.

Данные исследования по использованию детских удерживающих устройств, проводившегося в Липецкой и Ивановской областях РФ специалистами Международного центра медицинских исследований Университета Джонса Хопкинса и местными специалистами в рамках программы PC10 в октябре 2010 года и в декабре 2011 года, показали, что:

- в Липецкой области только 9% машин с детьми были оборудованы какими-либо устройствами для повышения безопасности маленьких пассажиров. После проведения социальных кампаний, нацеленных на повышение применения ремней безопасности, уровень использования детских кресел повысился на 14%, но все равно остался низким - 23%;
- в Ивановской области базовый уровень использования детских кресел составлял 21%. После проведения мероприятий по усилению правоприменения и социальной кампании использование детских кресел увеличилось до 43%.

Эти данные вновь подчеркивают разумность существующих в США правил, запрещающих перевозить детей на переднем сиденье автомобиля [6]. Но, увы, они не всегда соблюдаются взрослыми, за что следует достаточно суровое наказание. Но дело не в сумме штрафа, а в опасности для ребенка стать жертвой ДТП.

Наказания за нарушения правил обеспечения безопасности перевозки детей в автомобиле существуют во многих странах мира. Для сравнения приведем несколько цифр из зарубежной практики [6].

Например, в Англии нарушение требований об обеспечении безопасности детей при перевозке в автомобилях влечет наказание в виде штрафа в размере от 30 до 500 фунтов стерлингов, причем последний уже налагается решением суда.

В Германии за перевозку одного ребенка, безопасность которого не была должным образом обеспечена, взимается штраф в размере 40 евро. За нарушение правил перевозки нескольких детей сумма штрафа увеличивается на 50 евро.

В США различия в законодательных нормах штатов, как известно, довольно значительны, размеры штрафов колеблются в пределах от 25 до 100 долларов. Также может учитываться повторность допущенного нарушения. Например, в штате Калифорния первый факт нарушения наказывается штрафом в размере 20 долларов и начислением штрафных баллов по балльной системе оценки нарушений правил дорожного движения. Повторное нарушение влечет ответственность в виде штрафа в 50 долларов.

Дополнительно к штрафу водитель по решению суда может быть направлен на платные учебные курсы, где ему будут объяснены правила применения детских удерживающих устройств, выбора детских сидений, а также продемонстрированы способы их установки.

Подытоживая вышесказанное, нам хотелось бы остановиться на следующем.

В Кыргызстане согласно Правилам дорожного движения [2] (п.22.8.) запрещается перевозить детей до 12 лет на заднем сиденье мотоцикла, а также на переднем сиденье легкового автомобиля при отсутствии специального детского удерживающего устройства.

Но, к большому сожалению, наш законодатель не придает большого значения проблеме обеспечения безопасности детей на транспорте, и подтверждением является отсутствие отдельных норм об ответственности за данное правонарушение в Кодексе Кыргызской Республики об административной ответственности. С целью уменьшения детского травматизма на дорогах, по-нашему мнению, необходимо внести дополнение в главу 20 Кодекса Кыргызской Республики об административной ответственности, предусматривающее ответственность за перевозку детей до 12 лет на переднем сиденье легкового автомобиля при отсутствии специального детского удерживающего устройства.

Также необходимо проводить определенную агитационную работу целью которой – повышение уровня осведомленности населения о проблеме безопасности детей в автомобилях, привлечь внимание к проблеме использования детских автокресел,

задействовать государственные органы и научить водителей (и родителей) правильному использованию детских кресел (подборка, установка и т.д.). Систематически необходимо проводить специальные акции: раздача брошюр с информационным материалом для вовлечения в обсуждение широких кругов автомобилистов. Кроме того, информационные материалы необходимо раздавать в детских поликлиниках, роддомах и женских консультациях. Среди водителей проводить обучающие семинары по использованию детских удерживающих устройств, что очень актуально: к примеру, по статистике в Германии, до 50% водителей не знают, как правильно установить кресло.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Кодекс Кыргызской Республики об административной ответственности от 4 августа 1998 года. -№ 114.
2. Правила дорожного движения (утверждены постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 августа 1999 года. -№ 421)
3. Балабаева И. Проблемы детской безопасности в автомобиле //Автомобильный транспорт. - №8. -2012.
4. Интернет ресурс: Kyrtag.kg 28 мая 2013,
<http://news.mail.ru/inworld/kyrgyzstan/incident/13265813/?frommail=1>
5. Детская безопасность. В ДТП гибнут наши дети, что может быть страшнее? // www.gibdd.ru
6. Таня Гендельман Безопасность детей в машине. Адвокат по ДТП (аварии, травмы) .
<http://www.advokatusa.com/2013/06.tanya-gendelman-june->