

Ситуация с использованием детских удерживающих устройств в Российской Федерации

В Российской Федерации перевозка детей до 12 лет должна осуществляться с использованием детских удерживающих устройств (далее – ДУУ), соответствующих возрасту и росту ребенка. В данный момент в нашей стране действуют следующие правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения:

- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»
- Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ
- Федеральный закон от 07.02.2011 N 3-ФЗ "О полиции"
- Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ
- Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ
Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ
- Правила дорожного движения Российской Федерации
- Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 года № 720 (действует до 01.01.2015г в связи с вступлением в силу Технического регламента Таможенного Союза 018(2011)).

Анализ законодательства РФ, посвященного вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, свидетельствует о том, что требования к ДУУ не отвечают международным стандартам. Системно не представлены требования к размещению ребенка в автотранспорте, за исключением отдельных норм; фактически не установлены критерии применения ДУУ при перевозке детей; дети не указаны в качестве самостоятельных участников перевозки в зависимости от вида перевозок (пригородные, внутренние, междугородние); есть проблемы технического оснащения автомобилей.

Действующая формулировка п.22.9 ПДД РФ допускает наряду с использованием ДУУ в качестве детского удерживающего устройства, так называемых "иных" средств, что противоречит европейским требованиям (Правила ЕЭК ООН № 44-04) и российскому техническому регламенту "О безопасности колесных транспортных средств". На практике, это приводит к легализации использования так называемых адаптеров, «направляющих лямок» и т. п. устройств, фактически не являющихся ДУУ и не обеспечивающих безопасность ребенка в автомобиле.

Ответственность за нарушение правил сертификации и отсутствие действующего механизма ограничения оборота контрафактной и недоброкачественной продукции не является значительной, что позволяет недобросовестным производителям выпускать в обращение опасные устройства, зачастую только усиливающие тяжесть травм ребенка и последствий для его здоровья при ДТП.

Неиспользование, а также неправильное применение ДУУ при осуществлении перевозки детей значительно усугубляет проблему детского травматизма и смертности на дорогах. Вместе с тем, эта проблема обусловлена стремительным ростом численности автопарка и увеличивающейся интенсивностью движения на дорогах России: за три года (с 2010 по 2013) количество зарегистрированных легковых транспортных средств увеличилось на 6 870 523 шт. (с 34 354 004 шт. до 41 224 527 шт.).

Последствия неиспользования или неправильного использования ДУУ

Анализ существующей ситуации убедительно показывает, что население России не подготовлено должным образом к безопасному участию в дорожном движении. Наиболее уязвимыми участниками дорожного движения становятся дети, поскольку в большинстве случаев их безопасность зависит от действий или бездействия взрослых.

Число ДТП с участием детей-пассажиров растет

В последние годы наблюдается рост числа ДТП с участием детей-пассажиров, при этом частота нарушений правил перевозки детей и использования ремней безопасности при перевозке детей остается на уровне 2007 года.

За 2013 год зарегистрировано 9217 ДТП с участием детей-пассажиров, в результате которых 496 несовершеннолетних погибли и 10202 получили ранения. Общий коэффициент смертности детей в результате ДТП в России в 2013 г. составил 36,1 на 1 млн. населения в возрасте до 16 лет, это в три раза больше, чем в странах ЕС.

Для сравнения, в первые 11 месяцев 2014 года зарегистрировано 8553 ДТП с участием детей-пассажиров, в которых погиб 501 ребенок и 9474 получили ранения. Подавляющее большинство пострадавших детей были пассажирами легковых автомобилей.

Все последние годы уменьшается относительное число ДТП с участием детей-пешеходов и увеличивается относительное число ДТП с участием детей-пассажиров различных транспортных средств. Так, 10 лет назад ДТП, в которых дети пострадали в качестве пассажиров, составляли около трети всех ДТП с участием детей. В 2013 году такие происшествия составили более 43%. Одновременно наблюдается и рост относительной доли детей-пассажиров как среди всех погибших в ДТП детей с 45% до 57%, так и среди раненых – с 34% до 45%.

Более 82% детей, получивших травмы в качестве пассажиров в 2013 году, были пассажирами легковых автомобилей. За 10 последних лет число детей, получивших травмы в салоне легкового автомобиля, увеличилось более чем на тысячу человек в год. При этом неиспользование ремней безопасности и детского удерживающего устройства в 1,5 – 2,5 раза увеличивает риск гибели ребенка в легковом автомобиле.

Детский травматизм при ДТП

Чаще всего дети-пассажиры в ДТП получают черепно-мозговые травмы. Эта же причина лидирует в списке причин смерти детей-пассажиров автомобилей.

Ранения, полученные в дорожно-транспортных происшествиях, чрезвычайно опасны. Практически каждый десятый ребенок, попавший в ДТП, получает множественные ушибы. В 75% случаев дети-пассажиры получают ушибы лица, головы, ног. При этом 15% травм приводят к смертельному исходу.

В проведенном в рамках выполнения ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» изучении травматогенеза у пострадавших в ДТП детей выявлено, что в крупных городах (мегаполисах) у 95% детей-пассажиров были диагностированы изолированные травмы. В качестве основного повреждения преобладали изолированные черепно-мозговые травмы – у 70% детей-пассажиров. Повреждения других анатомо-функциональных областей тела встречались относительно редко. Около 40% детей после ДТП в городских условиях получили легкие травмы (ссадины и ушибы), которые не требовали госпитализации.

В структуре патологии у погибших детей-пассажиров превалирует тяжелая сочетанная травма с выраженным повреждением головного мозга и структур черепа. У детей, погибших

в результате травм, полученных в салоне автомобиля при столкновении, отмечались сочетанные травмы, включающие в себя преимущественно поражение головы и груди (почти у половины) и сочетания травмы головы, груди и живота (до трети детей).

У подавляющего большинства пострадавших в городских ДТП детей (73-82%) ремни безопасности и специальные детские удерживающие устройства не использовались.

Детскую смертность и травматизм в ДТП можно предотвратить

Для обеспечения максимального результата на практике, необходимы системные изменения норм действующего законодательства РФ, в частности ПДД, ФЗ (КоАП РФ). В частности, представляется необходимым:

- Внести изменения в п.22.9 ПДД РФ в части исключения «иных средств», поскольку действующая редакция предполагает возможность субъективного толкования, как со стороны водителя, так и со стороны правоприменителя;
- Ввести в п.22.9 ПДД РФ ссылку на технические требования по оснащению транспортных средств ДУУ, перечень их видов, а также приспособления для их крепления, установленные законодательством о техническом регулировании и Правилами ЕЭК ООН № 44-04;
- Внести в Постановление Правительства РФ от 01.12.2009 № 982 (в ред. от 31.07.2014г.) «О едином перечне продукции, подлежащей обязательной сертификации», детские удерживающие устройства, поскольку они не названы в числе товаров, подлежащих обязательной сертификации;
- Установить требования, предписывающее использование 4-х типов ДУУ с учетом возраста, роста и веса ребенка;
- Определить требования к правильному положению детей в ДУУ и соответствующем положении для сидения (устройство должно быть обращено вперед или назад);
- Внести изменения в ПДД РФ (Общие положения) в части определения статуса ребенка-пассажира (Раздел 1), конкретизировать обязанности водителя (Раздел 2), обязанности пассажиров (Раздел 5.10.);
- Внести изменения в КоАП РФ в части исключения, позволяющего освободить водителя транспортного средства от административной ответственности в случае осуществления экстренной перевозки ребенка для его госпитализации, перевозки ребенка–инвалида.