

我国儿童“救命椅”使用率低,专家建议:

立法强制使用安全座椅势在必行

今年的六一儿童节,儿童乘车安全再次成为社会关注焦点。

在日前召开的“关注儿童乘车安全云端研讨会”上,不少业内专家就如何保障儿童乘车安全积极建言献策。记者注意到,研讨会上的两份数据十分惹眼:一份数据显示,全球每年有近18万儿童死于道路交通伤害,其中超过1/3死于乘车过程。在我国,1-14岁儿童死因排序中,道路交通伤害排在第二。

另一份相关数据提示,正确使用儿童安全座椅,可以使1岁以下婴儿致命伤害的可能性降低71%,1岁-4岁幼儿致命伤害的可能性降低54%,4岁-7岁儿童致命伤害的可能性降低59%。

显而易见的是,发生交通事故时,安全座椅成为儿童的“救命椅”,然而我国的使用率却很低。多位专家一致认为,乘车出行中未使用儿童安全座椅等安全防护装置,是加重儿童道路交通伤害的主要原因。随着道路交通环境日益复杂,儿童道路交通安全保障已刻不容缓。专家呼吁,尽快将儿童安全座椅强制使用条款,纳入未成年人保护法等相关国家层面法律,保护儿童的生命健康权。



安全座椅能明显减少伤害 多因素叠加致使用率很低



据公安部统计,截至2019年底,全国机动车保有量达到3.48亿辆,其中汽车保有量2.6亿辆,全国66个城市汽车保有量超过百万辆。千人汽车保有量从原来不到10辆,快速增长到180多辆,达到全球平均水平。

尽管我国汽车保有量逐年攀升,但不少人对儿童乘车安全的认知不足:乘车时习惯怀抱儿童坐于车内,或让儿童使用成人安全带,甚至让儿童坐在副驾驶位置。“这些错误的做法,非但不能保护儿童,而且在发生危险时,反而会增加其受伤程度。”一位业内人士坦言,让孩子坐在副驾驶位置,一旦发生碰撞,安全气囊会直接击打在头面部,瞬间的击打力量可达上百公斤。

北京儿童医院急诊科的调研数据显示,道路交通伤害导致的创伤性颅脑损伤儿童中,54%是机动车内乘客,37%是行人,9%是摩托车/自行车/电动车乘客。值得注意的是,1岁以下的创伤性颅脑损伤儿童全部是机动车内的乘客,所有车内的创伤性颅脑损伤儿童,无一例安装儿童安全座椅。

公安部道路交通安全研究中心车辆安全研究室主任周文辉指出,如果做横向比较,交通事故导致的死亡中,儿童与其他人群差别不大,总体呈现下降趋势,但是总量依然不小,并且在节假日尤为严重。“其中,乘车出行中未使用儿童安全座椅等安全防护装置,是加重儿童道路交通伤害的主要原因。”

世界卫生组织驻华代表处道路安全与伤害预防官员方丹介绍说,在车辆发生碰撞时,正确使用儿童安全座椅等约束装置,可以大幅降低婴幼儿乘客的死亡风险。中国妇女发展基金会《部分大中城市儿童乘车安全与儿童安全座椅使用情况调查报告》显示,正确使用儿童安全座椅,可以使得1岁以下婴儿致命伤害的可能性降低71%,1岁-4岁幼儿致命伤害的可能性降低54%,4岁-7岁儿童致命伤害的可能性降低59%。

“老百姓认为抱着孩子能减少伤亡,实际上是一个误区。”中南大学湘雅三医院院长张国刚说,国内外的经验都告诉我们,使用儿童安全座椅,能明显减少由于乘车意外事件造成的伤害。

专家普遍认为,安全座椅已成为发生交通事故时儿童的“救命椅”,然而我国的使用率却很低,这也导致道路交通伤害是我国儿童死亡的最主要杀手之一。至于安全座椅使用率低的原因,周文辉分析说,除观念原因外,一方面,儿童不愿意乘坐儿童安全座椅;另一方面,家长认为出行的距离比较短,装卸都比较麻烦。

中国汽车技术研究中心发布的《中国儿童交通安全蓝皮书2018》佐证了专家观点。这份蓝皮书指出,“孩子大了”“孩子不喜欢”“车内空间不足”和“安装拆卸不方便”成为家长不给孩子配备儿童安全座椅的四大主要原因。

地方立法呈现遍地开花 立法强制使用势在必行

使用儿童安全座椅,能明显减少由于乘车意外事件造成的伤害,成为专家们的普遍共识。

但张国刚提醒,要改变一系列传统观念,借助《健康中国行动(2019—2030年)》计划,尽快推广使用儿童安全座椅。

张国刚说,当然,对于儿童的乘车风险防范,应根据其年龄、身高和体重合理使用安全座椅,提高可及性和可操作性,以减少交通事故伤害的发生,通过立法强制使用儿童安全座椅势在必行。

目前,全球已有90多个国家和地区出台强制使用儿童安全座椅的法律法规,其中英国、德国、瑞典等地区的使用率甚至已经超过95%。方丹说,“这些地区在立法后,儿童乘车事故伤亡也大幅下降。”

在我国,目前全国层面还没有强制安装使用安全座椅的相关立法,仅有一些地方将儿童安全座椅纳入地方法规。

2014年,上海将儿童安全座椅

的使用纳入《上海市未成年人保护条例》,明确规定携带未满四周岁的未成年人乘坐家庭乘用车,应当配备并正确使用儿童安全座椅;父母或者其他监护人以及其他成年人携带未满十二周岁未成年人乘车的,不得安排其乘坐副驾驶座位。并于2017年纳入《上海市道路交通安全管理条例》,同时出台惩罚性措施。

复旦大学上海医学院副院长吴凡评价说,“总体来看,条例实施后效果比较明显,上海市2018年的儿童安全座椅拥有率和使用率,相比2014年条例出台前,各项指标均有明显提升。”

记者了解到,2014年8月1日,山东对高速公路儿童乘车必须乘坐安全座椅也出台地方性法规;此后不久,深圳又对四岁以下幼童乘私家车必须坐安全座椅、十二岁以下儿童不能坐副驾驶位置予以立法,并于2015年1月1日起开始实施。

此后,儿童安全座椅立法在地方呈现遍地开花之势。2016年5月

1日,《南京市未成年人保护条例》明确,携带未满六周岁的未成年人乘坐家庭用车的,应当配备并正确使用儿童安全座椅。一个月后,《杭州市道路交通安全管理条例》要求,4周岁以下或者身高低于1米的儿童乘坐小型轿车时,应当配备并正确使用儿童安全座椅。

记者了解到,除上述省市外,内蒙古等地也已出台地方性法规,要求四周岁以下儿童或婴幼儿乘坐家庭乘用车时应当配备并正确使用儿童安全座椅,其中深圳、广西、内蒙古等地还出台惩罚性措施。据有关媒体统计,截至2019年11月,全国已有17个省市将儿童安全座椅纳入地方性法规。

吴凡说,儿童安全座椅对于孩子乘车的保护作用是毋庸置疑的,通过立法可以推进儿童安全座椅的使用,减少乘车伤害。“此前,从国家政策和产品标准上都给予了一定的支持,目前我国对儿童乘车约束装置立法的条件趋于成熟。”

安全座椅亟需国家层面立法 立法技术问题有待深入论证

“目前,全国层面的未成年人保护法、道路交通安全法尚未规定强制使用儿童安全座椅,但道路交通安全关系到孩子的生命健康权,我们确实应该高度关注。现在我们有国家有地方经验,也有必要考虑将其纳入国家立法层面。”作为参与我国未成年人保护法制定和修改的专家之一,北京青少年法律援助与研究中心主任佟丽华指出,“当前,正值我国未成年人保护法修订之时,这为儿童安全座椅正式被纳入国家级立法中提供了契机。将儿童安全座椅纳入到未保法,有助于保障未成年人的生命健康,并提升全社会关于保护儿童道路安全的意识。有可能的话,未来在道路交通安全法、家庭教育法中都可以考虑纳入。”

佟丽华坦言,当然在立法过程中,会面临一些立法技术问题。有的地方规定,家用车乘坐的过程中,不满4周岁的儿童要配备儿童安全座椅;有的地方则以身高要求,低于1米的儿童应配备安全座椅,标准到底是以年龄,还是身高,如果是年龄,究竟应该多大等,这些都是立法时需要深入论证的。

周文辉认为,除此之外,在立法时,需要界定何为正确使用儿童安全座椅?群众使用方式对不对是否处罚?没按规定要求使用怎么办?在处罚时,是处罚驾驶员,还是处罚监护人?这些问题都需要进一步深入研究。

吴凡坦言,从上海立法的经验来看,在全国立法推动中要遵循充实证据,先易后难、安全措施多措

并举的方法。并且要科学立法、开门立法,才能在以后的执行中更好推动。

“在立法时,要充分考虑执法的可操作性。”吴凡说,以使用安全座椅的儿童标准为例,在现场执法过程中,执法人员如果以身高作为依据显然存在困难,建议以身高和年龄相结合的方式比较合适。

吴凡强调,如果立法后,大家都不执行或者没有办法实施,也没有办法处罚,出现有法难依或者有法不依情形,就会严重影响立法和法律的权威性。因此在立法时,要考虑是制定鼓励性、倡议性条款,还是惩戒性、强制性条款,如果是强制性条款,必须有处罚规定,而且明确谁执法、如何执法、怎么处罚。(侯建斌)