

Разъяснение по правилам перевозки детей-пассажиров в легковых автомобилях

Ожидаемые с 1 января 2017 года изменения пункта 22.9 Правил дорожного движения Российской Федерации в части перевозки детей-пассажиров не произошли.

В соответствии с п. 22.9 Правил дорожного движения Российской Федерации перевозка детей допускается **при условии обеспечения их безопасности** с учетом особенностей конструкции транспортного средства.

Перевозка детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности, должна осуществляться с использованием детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией транспортного средства, а на переднем сиденье легкового автомобиля - только с использованием детских удерживающих устройств.

Соответственно, устройство, которое не обеспечивает безопасность ребенка в автомобиле в случае дорожно-транспортного происшествия или резкого торможения, использовать нельзя.

Напомним, что в соответствии с п. 2.1.1. ГОСТ Р 41.44-2005 (Правила ЕЭК ООН N 44) детские удерживающие устройства подразделяют на пять весовых групп: группа 0- для детей массой менее 10 кг; группа 0+ - для детей массой менее 13 кг; группа I - для детей массой 9 - 18 кг; группа II - для детей массой 15 - 25 кг; группа III - для детей массой 22 - 36 кг.

В адрес Госавтоинспекции Свердловской области в большом количестве поступают обращения граждан с жалобами на постановления, выписанные сотрудниками ДПС ГИБДД в отношении водителей по ч.3 ст. 12.23 КоАП РФ и предусматривающие наложение штрафа в размере 3 тысяч рублей за нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения Российской Федерации.

Анализируя данные обращения, был сделан вывод о том, что водители, осуществляя перевозку детей, забывают, самое главное: обеспечение безопасности пассажиров – это обязанность водителя, и что при выборе детского удерживающего устройства необходимо учитывать вес и рост ребенка.

Ведь штатный ремень безопасности предусмотрен на рост от 150 см, т.е. полноценно выполнить свою функцию удержания тела на месте при резком торможении или столкновении сможет только в этом случае, когда диагональная ветвь ремня проходит через плечо и грудную клетку, а поясная – по костям таза, не поднимаясь в область живота.

Очень много вопросов возникает у родителей-водителей по поводу использования бустеров и адаптеров ремня безопасности при перевозках детей.

Разъясняем, что ГОСТ 41.44-2005 (Правила ЕЭК ООН № 44) разбивает детские удерживающие устройства на пять весовых групп и две конструкции: «цельной» и «нецельной». К «нецельной» конструкции относится «направляющая лямка», используемая для регулирования штатного ремня

безопасности в соответствии с ростом ребенка, чтобы диагональная ветвь ремня проходила не через шею ребенка, а шла через грудную клетку. По сути, адаптируя ремень безопасности взрослого человека к росту ребенка, без учета его веса. При этом в п.2.1.3.3. ГОСТа 41.44-2005 сделано отступление: «Направляющая ляжка не должна подвергаться значительной динамической нагрузке», т.е. она предназначена только для корректировки ремня, но не является элементом безопасности, так как не должна принимать на себя динамическую нагрузку во время удара.

В декабре 2016 года Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) по итогам проведенной внеплановой проверки ООО «Предприятие «ФЭСТ» (г.Кострома) приостановлена реализация адаптеров ремня безопасности в связи с их небезопасностью. По результатам испытаний выявлены несоответствия требованиям Технического регламента 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» в части конфигурации и защитных свойств: нижняя часть ремня во время удара недопустимо входит в область живота манекена во время подныривания. Это означает несоответствие параграфам 6.2.4 и 7.1.4.3.1. ГОСТ 41.44-2005. Таким образом, конструкция изделия не позволяет защитить уязвимые участки тела ребенка, такие как: живот, пах.

К «нецельной» конструкции относится и «дополнительная подушка (бустер)», предназначенная для корректировки штатного ремня безопасности под рост ребенка. Важно понимать, что от выбора детского удерживающего устройства напрямую зависит безопасность ребенка. Статистика говорит о том, что именно полноценные детские автокресла имеют значительное преимущество над бустером. Находясь в бустере голова, а так же верхняя часть туловища ребенка никак не защищены, и в случае бокового удара ребенок получает травмы о боковые стойки автомобиля, что соответственно грозит сотрясениями головного мозга, закрытыми черепно-мозговыми травмами, ушибами головного мозга, т.к. детский череп очень хрупок и уязвим по сравнению со взрослым. Детские нейрохирурги утверждают, что травмы головы ведут к функциональным нарушениям в деятельности нейронов. Когда травме подвергается незрелая ткань мозга – это может привести к нарушению развития его структур и спровоцировать в дальнейшем ограничение психического развития, эмоциональные нарушения.

Детское же автокресло — это удерживающее устройство для транспортировки детей в автомобиле, которое предназначено для маленьких пассажиров от рождения до достижения ими роста 150 см (или веса 36 кг). Главная задача автокресла — обеспечить безопасность ребенка в аварии, при экстренном торможении или резких маневрах. Его польза очевидна — детское автокресло снижает вероятность смертельной травмы на 75%.

Не менее важно правильно закрепить детское кресло и ребенка в нем.

В связи с этим хочется напомнить, что просто наличие детского кресла в салоне автомобиля не говорит о соблюдении пункта 22.9 ПДД, но, что намного важнее, не защитит маленького пассажира от травмирования в случае дорожно-транспортного происшествия.