

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ДЕПАРТАМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**



**НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР
ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

101990, г. Москва

ул. Мясницкая, д. 3

Аналитическая справка

Министерство внутренних дел Российской Федерации
Департамент обеспечения безопасности дорожного движения

Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного
движения

АНАЛИТИЧЕСКАЯ СПРАВКА

**«Исследование причин, условий и факторов возникновения дорожно-
транспортных происшествий с участием детей-пассажиров»**

Москва 2010 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Определения	4
Введение	5
1. Исследование причин, условий и факторов травмирования детей-пассажиров в дорожно-транспортных происшествиях за период 2004 - 2008 гг. в Российской Федерации	6
1.1. Анализ состояния и динамики основных, удельных и относительных показателей аварийности с участием детей-пассажиров	11
1.2. Особенности дорожно-транспортного травматизма детей-пассажиров - численность пострадавших и погибших, уровень риска и тяжесть последствий ДТП с участием детей различных возрастных групп	17
1.3. Анализ ДТП с участием детей-пассажиров по местам их совершения - населенные пункты и автомобильные дороги с разбивкой по статусу	22
1.4. Влияние временных (месяцы, дни недели, время суток) факторов на возникновение ДТП с участием детей-пассажиров	24
Выводы	27
2. Анализ аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами, находившихся в транспортных средствах различных категорий и сроков эксплуатации.....	30
2.1 Анализ аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами легковых автомобилей	31
2.2 Анализ аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами автобусов	40
2.3 Анализ аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами грузовых автомобилей	43
2.4 Анализ аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами мототранспорта	46
Выводы	49

3. Анализ правовых основ и опыта применения детских удерживающих устройств на автомобильном транспорте	53
3.1. Классификация детских удерживающих устройств	53
3.2. Анализ нормативных правовых актов, регламентирующих порядок перевозки детей в автомобильном транспорте в зарубежных странах и Российской Федерации	56
3.3. Анализ опыта и эффективности применения детских удерживающих устройств в зарубежных странах	59
Выводы	63
Предложения	64

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В данном исследовании применяются следующие термины с соответствующими определениями:

дорожно-транспортное происшествие (ДТП) – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;

основные показатели аварийности – количество ДТП, число погибших и раненых в них людей;

безопасность дорожного движения (БДД) – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

обеспечение безопасности дорожного движения (ОБДД) – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

причины возникновения ДТП – совокупность условий и обстоятельств возникновения ДТП, устранение которых сделало бы невозможным совершение данного происшествия;

дети – дети и подростки в возрасте до 16 лет;

показатели детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ) – абсолютные и относительные показатели аварийности, связанной с гибелью и ранением детей.

Наполнение приведенных терминов может быть также уточнено и дополнено. В тексте использованы сокращения – Правила дорожного движения (ПДД), транспортные средства (ТС), специальные детские удерживающие устройства (ДУУ), ремни безопасности (РБ)

Остальные применяемые термины и понятия приведены по тексту работы.

ВВЕДЕНИЕ

Проблема детского дорожно-транспортного травматизма во всех странах мира стоит очень остро. Согласно данным Всемирной Организации Здравоохранения основной причиной гибели детей и молодежи в возрасте от 5-9 лет до 15-19 лет являются несчастные случаи, связанные с их попаданием в дорожно-транспортные происшествия. Для детей возраста от 5 до 14 лет дорожно-транспортный травматизм является первой по частоте причиной смерти. Установлено, что на каждый случай смерти в ДТП людей возраста от 5 до 24 лет, в среднем приходится не менее 20 случаев серьезных травм, требующих госпитализации, 70 человек нуждаются в оказании амбулаторной помощи, большое число пострадавших становятся инвалидами.

Данные статистики аварийности на автомобильном транспорте свидетельствуют о том, что в странах с низким и средним уровнем дохода травматизм и смертность детей-участников дорожного движения растут с увеличением численности парка автотранспортных средств.

В Российской Федерации, несмотря на сложившуюся в последние годы положительную динамику изменения показателей аварийности с участием детей, уровень детского дорожно-транспортного травматизма остается все еще высоким, в несколько раз выше, чем в большинстве стран развитой автомобилизации.

1. Исследование причин, условий и факторов травмирования детей-пассажиров в дорожно-транспортных происшествиях за период 2004-2008 гг. в Российской Федерации

Многолетние изменения абсолютных значений основных показателей аварийности с участием детей в стране были не однозначными и включали попеременные периоды их роста и снижения (рис. 1).

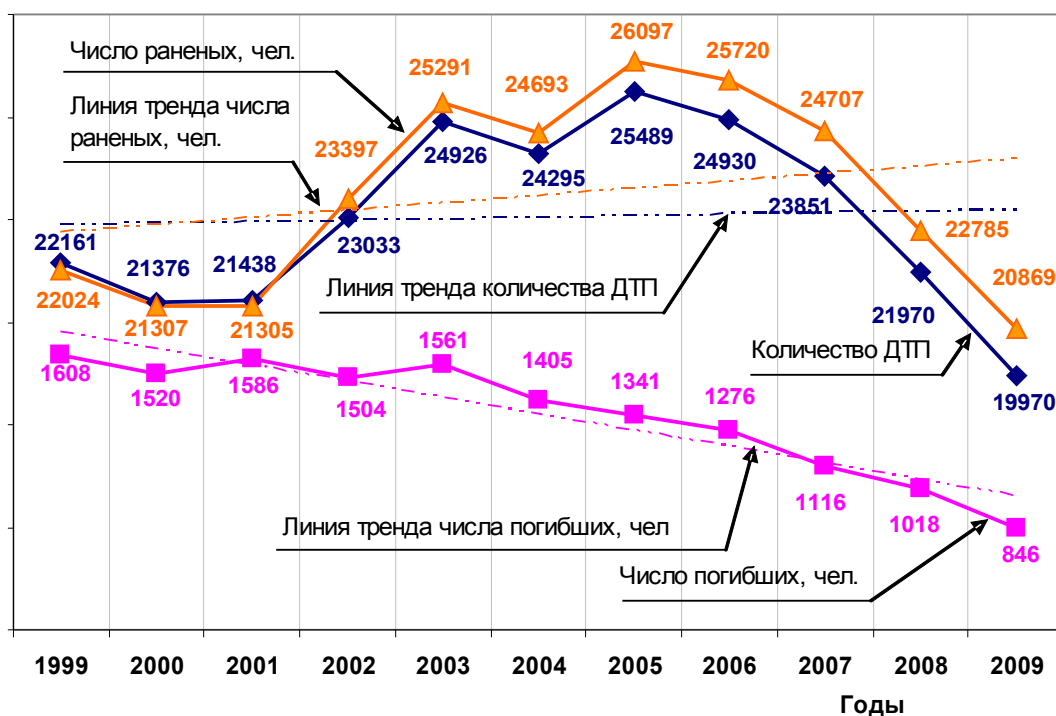


Рис. 1. Количество ДТП с пострадавшими детьми, число погибших и раненых в них детей (1999 – 2009 гг.).

С 2002 по 2005 гг. почти ежегодно происходило увеличение количества таких ДТП и числа раненых в них (до максимальных значений) при последовательном снижении (исключая 2003 г.) численности погибших. На заключительном этапе (с 2006 г.) все показатели детского дорожно-транспортного травматизма ежегодно уменьшались. В 2008 г. - последнем году исследуемого периода их значения составили 21970 ДТП, 1018 погибших и 22785 раненых детей, ниже аналогичных показателей базового 2004 г. соответственно на 9,6; 27,5 и 7,7%. Эта положительная тенденция сохранилась и в 2009 г., в котором количество ДТП, число погибших и

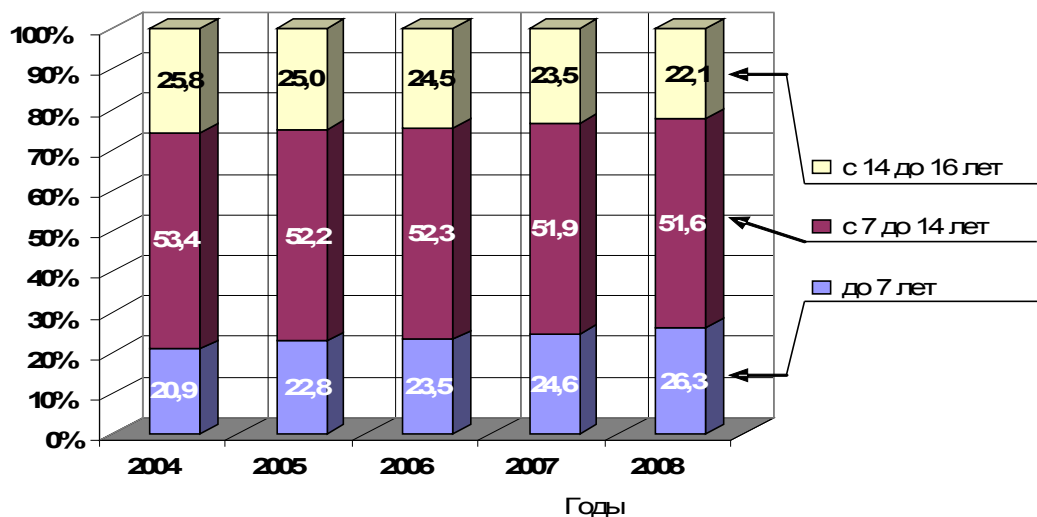
раненых детей-пассажиров снизилось относительно предшествующего года на 9,1; 16,9 и 8,4%.

Несмотря на сложившуюся в последние годы положительную динамику снижения количества таких ДТП и числа пострадавших в них детей, линии тренда двух из трех основных показателей аварийности, основанные на данных статистики за многолетний период, свидетельствуют о росте уровня детского травматизма в стране.

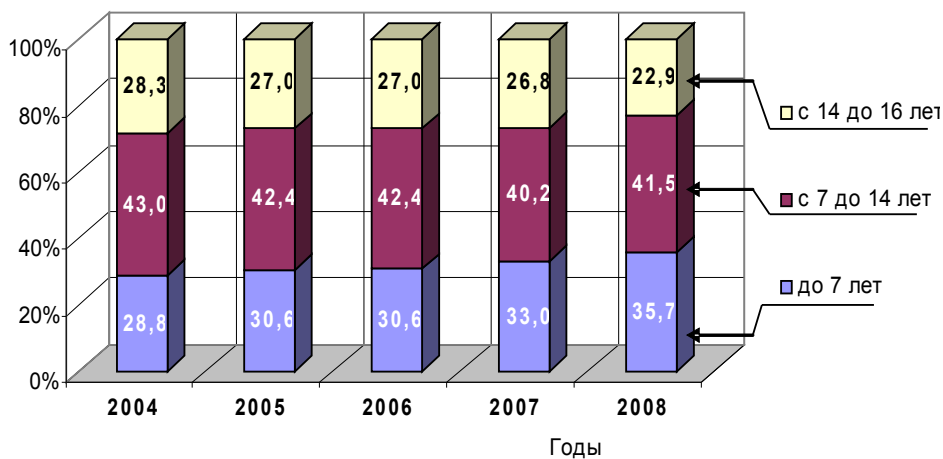
Ежегодно наибольшие доли количества дорожно-транспортных происшествий, числа погибших и раненых в них детей составляют ДТП с пострадавшими детьми возраста от 7 до 14 лет. Около четвертой части основных показателей приходится на детей возраста с 14 до 16 лет. В исследуемом периоде удельные и абсолютные значения основных показателей аварийности с участием детей этих двух возрастных групп снизились (рис. 2).

Особенно негативную динамику имеет ДДТТ с пострадавшими детьми младшего возраста до 7 лет. За период с 2004 по 2008 гг. среди показателей аварийности с участием детей всех возрастов увеличилось количество ДТП (на 14,5%) и численность раненых детей только этой возрастной группы (на 17,7%), а число погибших снизилось на наименьшую величину (-10,2% против 30,1% и 41,3%). При этом доли всех основных показателей аварийности увеличились. Кроме того, дорожно-транспортные происшествия с участием дошкольников характеризуются самой высокой тяжестью последствий - на каждые 100 пострадавших приходится 6 погибших, для детей старшего возраста величина данного показателя составляет около 4.

а)



б)



в)

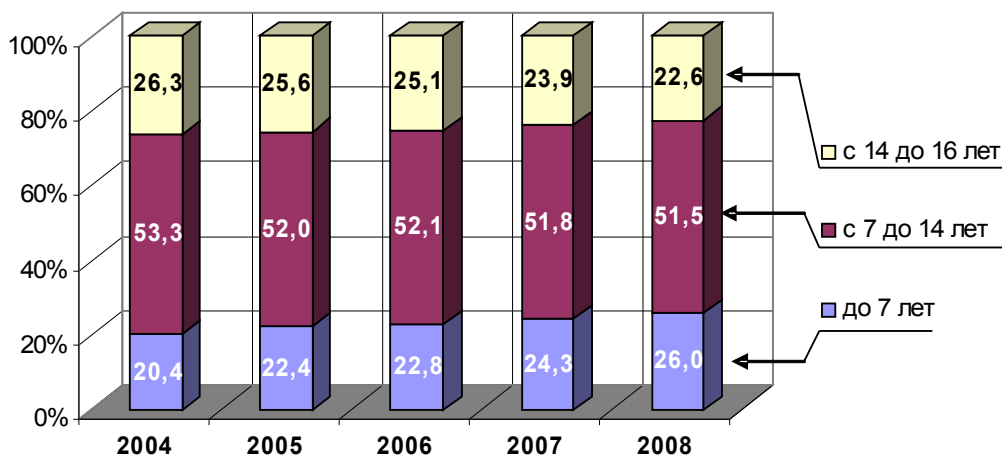
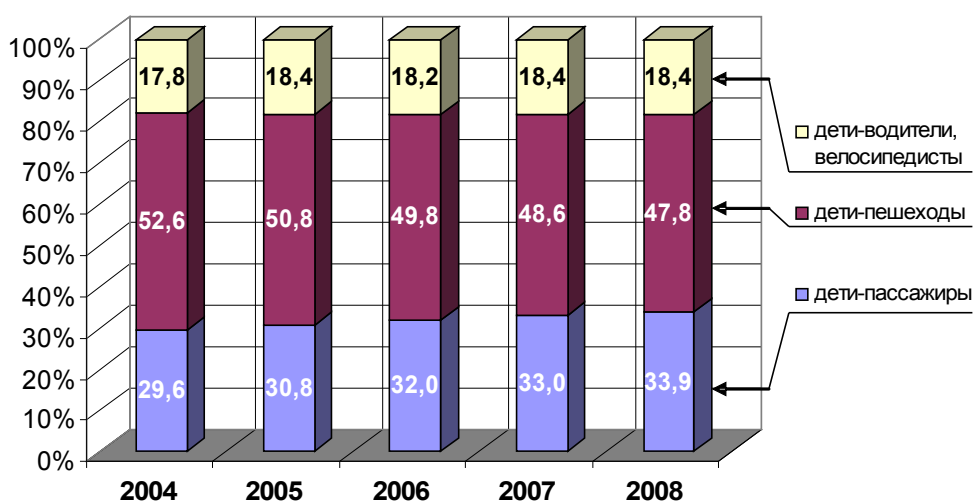


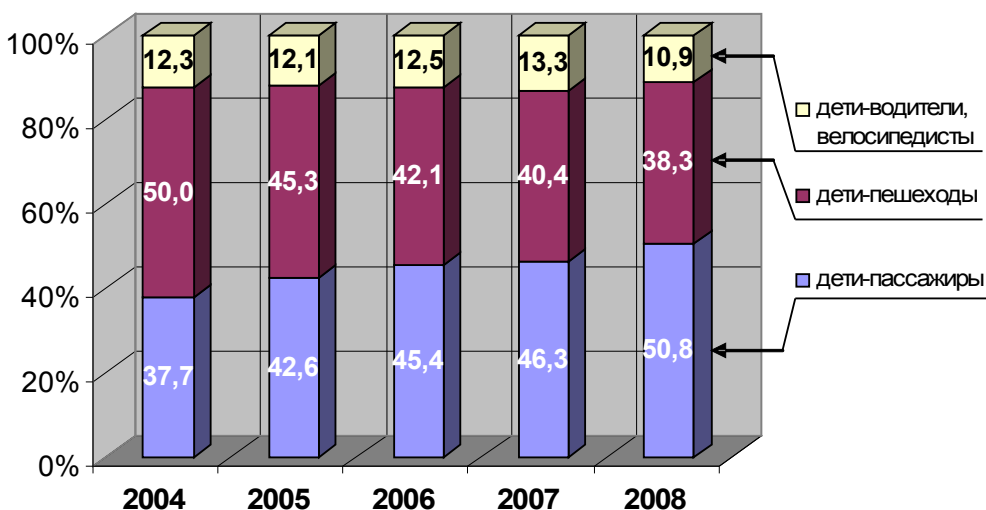
Рис. 2. Распределение количества ДТП (а), числа погибших (б) и раненых (в) в них детей по их возрасту (2004 - 2008 гг.)

В исследуемом периоде произошли существенные изменения в распределении количества ДТП, числа погибших и раненых в них детей по категориям участников дорожного движения. Особенно значимо (на 13,1%) увеличился удельный вес числа погибших детей-пассажиры (с 37,7% до 50,8%). При этом доля детей-пешеходов уменьшилась на 11,7% (с 50,0% до 38,3%). В 2006 г. впервые за все время учета аварийности, удельный вес числа погибших детей-пассажиры превысил аналогичный показатель для детей-пешеходов и составил 50,8% против 38,3% (рис. 3).

а)



б)



в)

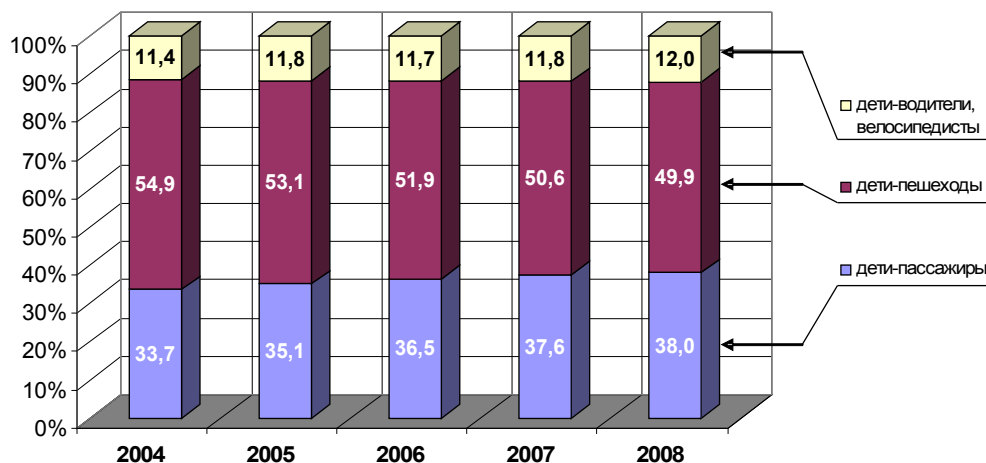


Рис. 3. Распределение количества ДТП (а), числа погибших (б) и раненых (в) в них детей по категориям участников дорожного движения.

В исследуемом периоде, наряду с общим снижением абсолютных значений основных показателей аварийности с пострадавшими детьми-участниками дорожного движения всех категорий, отрицательную динамику роста имело только количество ДТП и число раненых в них детей-пассажиров, а число погибших в таких происшествиях – практически не изменилось (табл. 1).

Таблица 1

Основные показатели аварийности с пострадавшими детьми - участниками дорожного движения основных категорий (2004, 2008 гг.).

Категории участников дорожного движения	2004			2008			% 2008 к 2004		
	ДТП, кол-во	Погибло, чел.	Ранено, чел.	ДТП, кол-во	Погибло, чел.	Ранено, чел.	ДТП, кол-во	Погибло, чел.	Ранено, чел.
Пешеходы	13833	702	13551	11362	390	11374	-17,86	-44,44	-16,07
Пассажиры	7779	530	8315	8051	517	8667	3,50	-2,45	4,23
Водители	2924	62	1182	2770	49	1204	-5,27	-20,97	1,86
Велосипедисты	1745	111	1645	1595	62	1540	-8,60	-44,14	-6,38
Всего	24295	1405	24693	21970	1018	22785	-9,57	-27,54	-7,73

Приведенные данные убедительно свидетельствуют об актуальности и практической значимости изучения характеристик аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами с целью разработки эффективных мер по снижению уровня этого вида детского травматизма в стране.

1.1. Анализ состояния и динамики основных, удельных и относительных показателей аварийности с участием детей-пассажиров.

Анализ значений основных показателей аварийности с участием детей-пассажиров за период с 1999 по 2009 год свидетельствует о росте количества таких ДТП и числа раненых (на 44,0% и 48,5 % соответственно) и снижении числа погибших на 14,8%.

Изменения рассмотренных показателей включали абсолютные максимумы: количества ДТП (8638), числа раненых (9378 чел.) – в 2006 году и числа погибших (645 чел.) - в 2003 году (рис. 4).

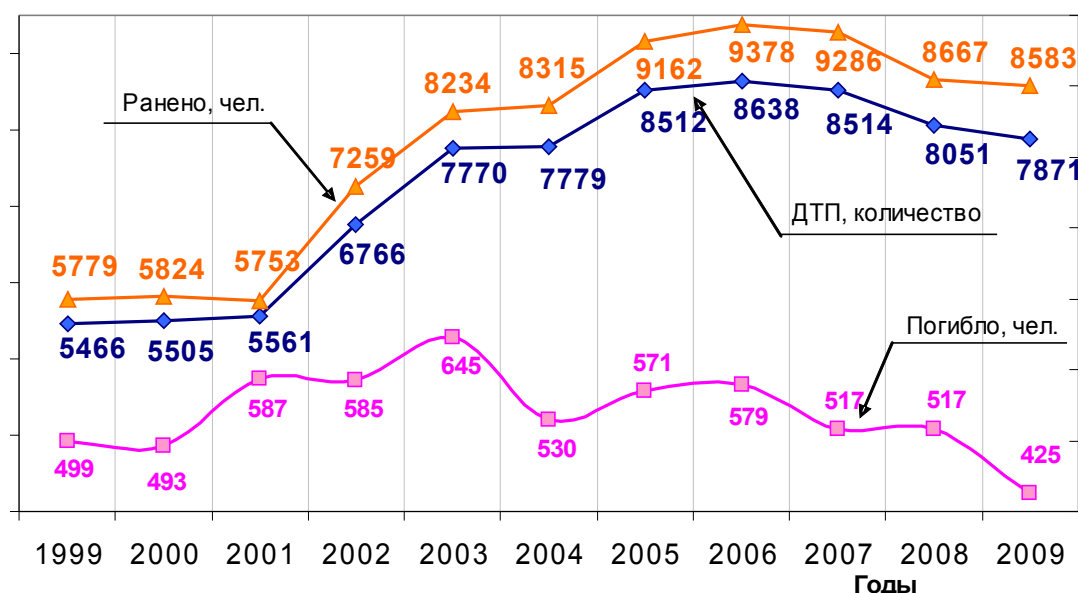


Рис. 4. Количество ДТП и число пострадавших в них детей-пассажиров в Российской Федерации (1999 - 2008 гг.).

В исследуемом периоде (2004 – 2008 гг.), динамика абсолютных значений показателей аварийности с участием детей-пассажиров ТС имела разнонаправленную тенденцию: до 2006 года – рост, а затем – почти последовательное снижение (рис. 5).

В 2008 г. по сравнению с 2007 количество ДТП и число раненых сократилось на 5,4% и 6,7% соответственно. Число погибших - не изменилось, однако удельный вес этого показателя увеличился по отношению к 2007 году на 4,5 % (с 46,3 % до 50,8%).

ДТП с участием детей-пассажиров в среднем по стране составили более трети (36,6%) от общего количества ДТП, в которых пострадали дети.

Средний удельный вес числа пострадавших детей-пассажиров составил 38,0% от общей численности всех пострадавших в ДТП детей. В Республике Калмыкия, Карачаево-Черкесской Республике, Ленинградской и Тульской областях он составил 50,0% и более.

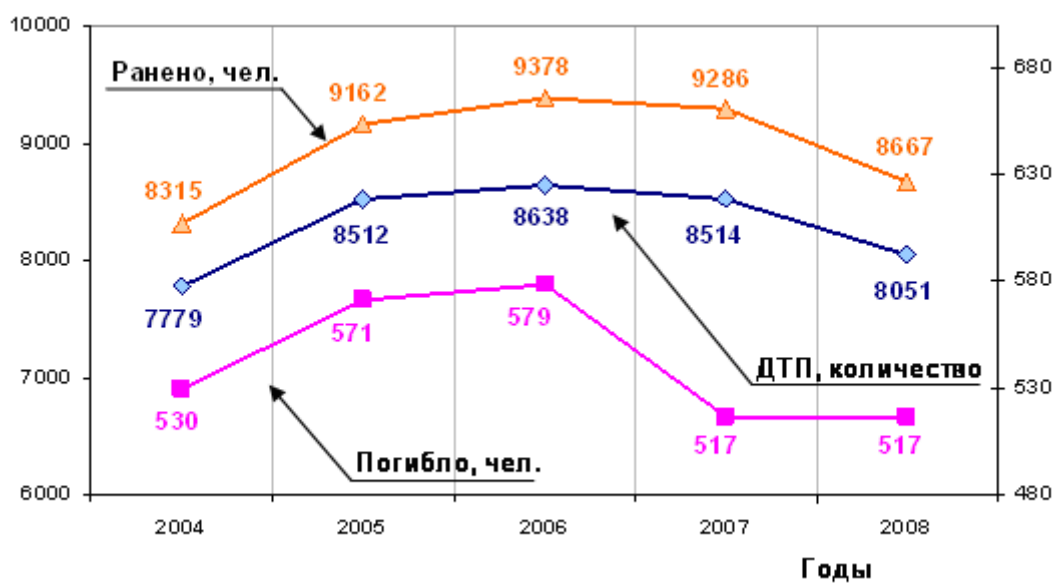


Рис. 5. Основные показатели аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами (2004 - 2008 гг.).

В общей численности пострадавших в ДТП пассажиров дети составляют 8,6%. Среди регионов страны наибольшие значения этот показатель имеет в Республике Хакасия (11,9 %), Томской области (11,8 %), Республике Саха (Якутия) (11,4 %).

В 2008 г. количество ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами особенно значительно (на 8,0% и более) увеличилось в г. Санкт-Петербурге, Удмуртской Республике, Приморском крае, Республике Дагестан, Ростовской области, Республике Ингушетия, Республике Татарстан, Кировской области, Республике Мордовия, Республике Хакасия, Тульской области, Республике Северная Осетия, Республике Саха (Якутия) и Карачаево-Черкесской Республике.

Наибольшее число пострадавших в ДТП детей-пассажиров зарегистрировано в Московской (516 чел.), Свердловской (345 чел.) областях, Краснодарском крае (327 чел.), г. Москве (321 чел.) и Ростовской области (278 чел.).

Средняя тяжесть последствий рассматриваемых ДТП составила 6 погибших на 100 пострадавших, что несколько выше значения данного показателя для ДТП с участием всех детей. Вместе с тем, в Республике Дагестан, Чувашской Республике, Республике Татарстан, Еврейской автономной области, Пермском крае, Ульяновской области, Кабардино-Балкарской Республике, Новосибирской области, Республике Тыва, Республике Карелия, Саратовской области, Республике Адыгея, Республике Северная Осетия, Удмуртской Республике, Чеченской Республике тяжесть последствий таких ДТП почти в полтора раза выше средней.

Изменения количества ДТП и числа пострадавших в них детей-пассажиров, определили изменения величин относительных показателей аварийности данного вида: снижение показателей, связанных с числом погибших (тяжести последствий ДТП, числа погибших на 100 тыс. населения, числа погибших на 10 тыс. ед. ТС, числа погибших в 100 ДТП) и рост показателей, связанных с числом раненых - числа раненых и пострадавших в 100 ДТП (табл. 2).

Исходя из данных таблицы 2, за пять лет в изменениях значений рассмотренных показателей переломными годами были 2006 или 2007 гг. Так, в среднем по стране, показатель числа погибших в ДТП в расчете на 100 тысяч населения в 2006 году был максимальным – 0,41, а в 2008 году он снизился до 0,36. Вместе с тем, в ряде регионов значение этого показателя превысило средний по стране практически в два и более раз: Республике Тыва (1,28), Еврейской автономной области (1,08), Республике Северная Осетия (1,0), Удмуртской Республике (0,78), Республике Хакасия (0,74), Республике Калмыкия (0,70).

Относительные показатели аварийности с участием детей-пассажиров
транспортных средств (2004 - 2008 гг.)

Годы	Число погибших детей-пас. на 100 тыс. нас.	Тяжесть последствий ДТП	Число:			Кол-во ДТП	Число:		
			погибших	раненых	постр.		погибших	раненых	постр.
			в 100 ДТП				на 10 тыс. ТС		
2004	0,37	6,0	6,8	106,9	113,7	2,3	0,14	2,5	2,7
2005	0,40	5,9	6,7	107,6	114,3	2,4	0,16	2,6	2,8
2006	0,41	5,8	6,7	108,6	115,3	2,4	0,16	2,6	2,8
2007	0,36	5,3	6,1	109,1	115,1	2,2	0,13	2,4	2,5
2008	0,36	5,6	6,4	107,7	114,1	2,0	0,13	2,1	2,2

Показатель числа погибших в ДТП в расчете на 10 тысяч ТС в стране также был максимальным в 2006 году (0,16), а в 2008 году он снизился до 0,13. Вместе с тем в перечисленных выше субъектах Российской Федерации, кроме Республики Дагестан, Республики Татарстан и Чеченской Республики, значения этого показателя превысили средний по стране в два и более раз.

В 2008 г. наибольшее абсолютное количество ДТП с участием детей-пассажиров и число пострадавших в них зарегистрировано в Центральном, Приволжском и Сибирском федеральных округах. Суммарные доли таких происшествий в этих регионах, числа погибших и раненых в них составили соответственно 61,6; 64,5 и 60,4% (табл. 3).

Самыми высокими значениями относительных показателей характеризовалась аварийность с участием детей-пассажиров в Приволжском и Центральном федеральных округах.

Таблица 3

Относительные показатели аварийности и распределение количества ДТП, числа погибших и раненых детей-пассажиров по федеральным округам Российской Федерации (2004 и 2008 гг.)

Федеральный округ	Число:			Тяжесть последствий ДТП	Доля от общих основных показателей аварийности с участием детей-пассажиров, %		
	погибших	раненых	постр.		ДТП	Погибло	Ранено
	в 100 ДТП						
Центральный	6,3/5,4*	106,9/ 107,7	113,6/ 111,3	5,5/ 4,8	25,7/ 27,3	23,8/ 22,2	25,8/ 26,1
Северо-Западный	7,8/3,4	107,3/ 105,9	109,7/ 112,3	7,1/3,1	10,2/ 9,8	11,7/5,2	9,8/9,9
Южный	9,3/8,7	101,9/ 108,9	115,3/ 117,2	8,1/ 7,4	11,7/ 12,7	16,0/ 17,2	11,6/ 12,8
Приволжский	6,8/8,4	107,3/ 107,2	114,0/ 115,6	5,9/ 7,2	18,2/ 19,3	18,1/ 25,1	18,3/ 19,2
Уральский	5,8/4,9	108,5/ 108,9	114,3/ 113,8	5,0/ 4,3	12,9/ 11,6	10,9/ 7,7	13,1/ 10,3
Сибирский	6,8/7,4	107,0/ 108,2	113,8/ 115,3	6,0/ 6,4	14,6/ 15,0	14,5/ 17,2	14,6/ 15,1
Дальневосточный	4,6/5,3	110,7/ 109,2	115,3/ 114,5	4,0/ 4,6	6,1/ 6,3	4,2/ 5,2	6,3/ 6,4

*) В числителе показатели за 2004 г., в знаменателе - за 2008 г.

Наиболее значима проблема аварийности с участием детей-пассажиров для 18 субъектов Российской Федерации, в каждом из которых в 2008 г. произошло по 2,0% и более от общего количества таких ДТП в стране. Для вошедших в данную группу регионов характерно «лидерство» в аварийности с участием детей-пассажиров, как в 2008 г. так и в 2004 г. (табл. 4).

Основные показатели аварийности 2009 года кардинально не изменили перечень приведенных в таблице 4 регионов, исключив из него Алтайский край и Самарскую область.

В 2008 г. более чем на треть увеличилось количество таких ДТП в Воронежской, Московской, Ростовской и Нижегородской областях, число погибших – в Воронежской области, г. Москве, Ростовской области, Республике Татарстан, Алтайском крае и Иркутской области, число раненых – в г. Москве, Ростовской и Нижегородской областях и Красноярском крае.

Таблица 4

Удельные показатели аварийности с участием детей-пассажиров в отдельных регионах страны и тяжесть последствий таких ДТП (2004 г. и 2008 г.)

Регион	ДТП		Погибло		Ранено		Тяжесть последствий ДТП	
	Удельный вес, %						2004 г.	2008 г.
	2004 г.	2008 г.	2004 г.	2008 г.	2004 г.	2008 г.		
Воронежская обл.	1,6	2,0	1,9	2,9	1,6	1,9	7,1	8,3
г. Москва	2,7	3,6	0,4	0,8	2,7	3,7	0,9	1,3
Московская обл.	7,2	5,7	7,4	6,4	7,1	5,6	6,2	6,4
г. Санкт-Петербург	2,5	2,7	1,1	0,4	2,4	2,4	2,9	1,0
Краснодарский край	3,8	3,6	4,5	3,1	3,8	3,6	7,1	4,9
Ростовская обл.	1,8	2,9	2,6	3,9	1,7	3,0	8,8	7,2
Республика Башкортостан	1,8	2,2	2,8	2,9	1,7	2,1	9,7	7,7
Республика Татарстан	3,3	2,9	2,8	4,8	3,2	2,9	5,3	9,1
Нижегородская обл.	1,6	2,7	0,8	2,7	1,6	2,7	2,9	5,7
Самарская обл.	2,2	2,0	2,8	1,4	2,2	2,0	7,6	3,8
Свердловская обл.	5,5	3,8	4,5	1,6	5,6	3,9	4,9	2,3
Тюменская обл.	2,0	2,0	1,5	1,6	2,0	2,0	4,6	4,4
Челябинская обл.	2,6	2,0	2,6	2,1	2,5	2,0	6,3	6,1
Алтайский край	2,0	2,0	1,7	2,5	2,0	1,9	5,2	7,2
Кемеровская область	1,9	2,1	2,5	1,4	1,8	2,0	7,9	3,9
Красноярский край	2,4	2,8	2,8	3,5	2,3	3,0	0,7	6,8
Иркутская обл.	2,1	1,8	1,9	2,9	2,1	1,9	5,3	8,3
Приморский край	2,4	2,7	1,3	1,2	2,5	2,8	3,3	2,4
Всего	47,0	49,5	45,9	46,1	48,8	49,4	-	-

Рост аварийности с участием детей-пассажиров в десяти из восемнадцати рассмотренных регионов сопровождался снижением тяжести последствий таких ДТП. Это особенно характерно для таких происшествий г. Санкт-Петербурга, Ростовской области, Республики Башкортостан, Кемеровской области и Приморского края.

В 2008 г. в общей структуре ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами ТС преобладающую долю имели происшествия двух видов - «столкновение» (62,3%) (увеличение по отношению к 2004 г. на 7,3%) и «опрокидывание» (20,0%) (снижение по отношению к 2004г. на 1,5 %). Тринадцатую часть (7,5%) общего количества таких ДТП составил «наезд на препятствие», 4,0% - «наезд на стоящее ТС». Такое же распределение количества ДТП сохранилось и в 2009 году.

Распределение числа погибших и раненых по видам происшествий почти аналогично распределению количества самих ДТП (табл. 5).

Основные показатели аварийности с участием детей-пассажиров по видам ДТП (2004 - 2008 гг.)

Виды ДТП	Основные показатели аварийности	Абсолютные данные:					Удельный вес, %	
		2004	2005	2006	2007	2008	2004	2008
Столкновение	ДТП, кол-во	4670	5257	5332	5268	5012	60,0	62,3
	погибло, чел	317	335	349	331	315	59,8	60,9
	ранено, чел	4974	5686	5818	5769	5415	59,8	62,5
Опрокидывание	ДТП, кол-во	1637	1708	1777	1749	1613	21,0	20,0
	погибло, чел	127	142	136	126	125	24,0	24,2
	ранено, чел	1778	1844	1963	1915	1759	21,4	20,3
Наезд на стоящее ТС	ДТП, кол-во	272	331	317	347	322	3,5	4,0
	погибло, чел	9	22	17	15	16	1,7	3,1
	ранено, чел	296	360	332	376	329	3,6	3,8
Наезд на препятствие	ДТП, кол-во	700	657	647	634	603	9,0	7,5
	погибло, чел	43	36	33	31	40	8,1	7,7
	ранено, чел	770	702	702	685	662	9,3	7,6
Наезд на пешехода	ДТП, кол-во	31	39	47	34	31	0,4	0,4
	погибло, чел	0	1	3	0	0	0	0
	ранено, чел	31	42	44	35	31	0,4	0,4
Наезд на велосипедиста	ДТП, кол-во	125	113	130	107	94	1,6	1,2
	погибло, чел	8	11	11	6	4	1,5	0,8
	ранено, чел	120	103	123	106	92	1,4	1,1
Наезд на гужевой транспорт	ДТП, кол-во	26	17	18	13	13	0,3	0,2
	погибло, чел	4	1	2	1	0	0,8	0
	ранено, чел	25	21	23	13	17	60,0	0,2
Падение пассажира	ДТП, кол-во	141	182	193	181	192	59,8	2,4
	погибло, чел	8	7	13	3	8	59,8	1,6
	ранено, чел	135	180	182	182	186	21,0	2,2
Иной вид ДТП	ДТП, кол-во	177	208	177	181	171	24,0	2,1
	погибло, чел	14	16	15	4	9	21,4	1,7
	ранено, чел	186	224	191	205	176	3,5	2,0

1.2. Особенности дорожно-транспортного травматизма детей-пассажиров - численность пострадавших и погибших, уровень риска и тяжесть последствий ДТП с участием детей-пассажиров различных возрастных групп

В абсолютных значениях величины количества ДТП, числа погибших и раненых с участием детей-пассажиров: только первой возрастной группы (в возрасте до 7 лет) - ежегодно и последовательно увеличивались на протяжении всего исследуемого периода; второй возрастной группы (от 7 до 14 лет) увеличивались до 2006 года, а с 2006 по 2008 год - последовательно снижались; третьей возрастной группы (от 14 до 16 лет) – ежегодно и последовательно снижались.

Наибольшую часть (41,3 %) количества дорожно-транспортных происшествий в 2008 году составили ДТП с участием детей-пассажигов первой возрастной группы. Всего произошло 3326 таких ДТП (+891 ДТП по отношению к 2004 году), в которых погибло 224 (+34) и ранено 3342 (+925) детей-пассажигов в возрасте до 7 лет. Увеличение основных показателей аварийности с детьми-пассажирами этой возрастной группы обусловило и рост удельного веса происшествий данного вида в общем количестве ДТП с участием детей. Если в 2004 г. их доля составляла 29,5 %, то в 2008 г. – она увеличилась до 41,3%. Вырос также удельный вес таких ДТП в количестве происшествий с участием детей именно этого возраста (с 20,0 % в 2004 году до 26,3 % - в 2008 г.). Для детей-пассажигов первой возрастной группы характерно также существенное увеличение числа погибших по отношению к 2004 году (+17,9 %) (рис. 6).

Наиболее высокими абсолютными значениями и удельным весом числа погибших в таких ДТП детей-пассажигов в возрасте до семи лет характеризовались четырнадцать субъектов Российской Федерации: Московская область (6,7 %), Республика Башкортостан (5,4%), Республика Татарстан (4,9%), Ростовская область (4,5%), Нижегородская область (4,5%), Краснодарский край (4,0%), Пермский край (3,1%), Иркутская область (3,1%), Воронежская область (2,7%), Республика Северная Осетия (2,7 %), Волгоградская область (2,7%), Новосибирская область (2,7%), Саратовская область (2,2%) и Алтайский край (2,2%).

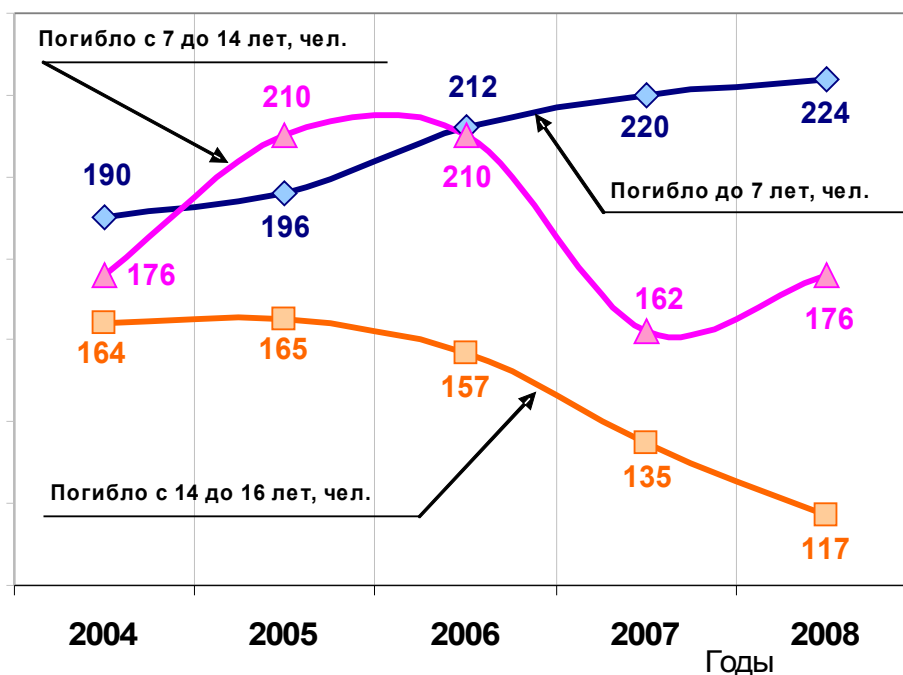


Рис. 6. Число погибших в ДТП детей-пассажиров различных возрастных групп (2004 – 2008 гг.)

С пострадавшими детьми-пассажирами возраста от 7 до 14 лет произошло практически аналогичное количество ДТП (3279). Статистические данные показывают, что 2008 году по сравнению с 2004 годом количество ДТП и число раненых детей-пассажиров этой возрастной группы увеличились на 1,8% и 2,3%, соответственно. Удельный вес количества ДТП данного вида за исследуемый период также вырос (с 39,2 % до 40,7%). Общее число погибших детей-пассажиров данной возрастной группы по отношению к аналогичному показателю 2004 г. не изменилось. Среди регионов страны рост данного показателя произошел в 14 регионах страны - Тульской области и Удмуртской Республике (+500,0%), Чеченской Республике и Приморском крае (+300,0%), г. Москва, Челябинской области, Республике Хакасия и Красноярском крае (+200,0%), Ставропольском крае, Иркутской области и Республике Саха (+150,0%), Курской области, Республике Татарстан и Чувашской Республике (+100,0%).

Количество ДТП, число погибших и раненых детей-пассажигов различных возрастных групп в исследуемом периоде представлено в таблице 6.

Таблица 6

Абсолютные и удельные значения показателей аварийности с участием детей-пассажигов различного возраста (2004-2008 гг.)

Годы	Возраст, лет	ДТП, кол-во	Уд. вес в % от ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами	Погибло (чел.)	Уд. вес % от числа погибших детей-пассажиров	Ранено (чел.)	Удельный вес % от числа раненых детей-пассажиров	Тяжесть последствий ДТП
2004	до 7	2435	29,5	190	35,8	2417	29,1	7,3
2005		2955	32,6	196	34,3	2959	32,3	6,2
2006		3132	34,0	212	36,6	3146	33,5	6,3
2007		3219	35,5	220	42,6	3243	34,9	6,4
2008		3326	41,3	224	43,3	3342	38,6	6,3
2004	от 7 до 14	3220	39,2	176	33,2	3318	39,9	5,0
2005		3530	39,0	210	36,8	3608	39,4	5,5
2006		3679	39,9	210	36,3	3790	40,4	5,3
2007		3594	39,6	162	31,3	3749	40,4	4,2
2008		3279	40,7	176	34,0	3394	39,2	4,9
2004	от 14 до 16	2561	31,2	164	30,9	2580	31,0	6,0
2005		2572	28,4	165	28,9	2595	28,3	6,0
2006		2405	26,1	157	27,1	2442	26,0	6,0
2007		2260	24,9	135	26,1	2294	24,7	5,6
2008		1916	18,0	117	22,6	1931	22,3	5,7

Приведенные данные свидетельствуют о существенном последовательном ежегодном увеличении удельного веса числа погибших и раненых детей-пассажиров первой возрастной группы: погибших с 35,8 % в 2004 г. до 43,3 % в 2008 г. и раненых с 29,1 % до 38,6%.

Для детей-пассажигов возраста от 14 до 16 лет аналогичные показатели снизились соответственно на 8,3 % и 8,7 %.

От части, это снижение можно объяснить наибольшим спадом рождаемости в Российской Федерации в середине 90-х годов прошлого века, а, следовательно, снижением вероятности попадания этой группы детей в ДТП.

Для детей-пассажигов возраста от 7 до 14 лет удельные веса числа погибших и раненых по отношению к 2004 г. практически не изменились. Вместе с тем они больше остальных подвержены риску получения травм в ДТП и составили самую значительную долю (38,9 %) численности пострадавших в ДТП детей. При этом среди раненых детей-пассажигов они составили 14,9%, а среди погибших – 17,3 %. Аналогичные показатели для детей-пассажигов первой возрастной группы в 2008 году составили 14,7 % и 22,0 % соответственно.

Показатель тяжести последствий ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами первой возрастной группы (6,3) больше, чем с детьми третьей (5,7) и второй (4,9) возрастных групп, что говорит о необходимости дополнительной защиты малолетних пассажиров в процессе дорожного движения. Высокой, по сравнению со средней, была тяжесть последствий таких ДТП в Республике Северная Осетия (33,3), Саратовской области (16,7), Республике Башкортостан и Новосибирской области (по 13,0), Пермском крае (12,7).

Несмотря на снижение основных и относительных показателей аварийности с участием детей-пассажигов возраста от 14 до 16 лет, абсолютные значения их числа погибших и раненых остаются недопустимо высокими.

1.3. Анализ ДТП с участием детей-пассажиров по местам их совершения – населенные пункты и автомобильные дороги с разбивкой по статусу

Анализ статистических данных о распределении основных показателей аварийности с участием детей-пассажиров по местам совершения ДТП свидетельствует о том, что наибольшую остроту проблема обеспечения безопасности перевозок детей-пассажиров автомобильным транспортом имеет в городах и населенных пунктах. В 2008 г. в них произошло 4480 таких ДТП, в которых погибло 143 и ранено 4807 детей, причем количество таких ДТП и число раненых в них выше аналогичных показателей 2004 г., на 4,6 % и 5,5 % соответственно (рис. 7). Показатели аварийности в городах и населенных пунктах за 2009 год свидетельствуют о некотором снижении темпов роста количества таких ДТП и числа раненых в них по отношению к 2004 году.

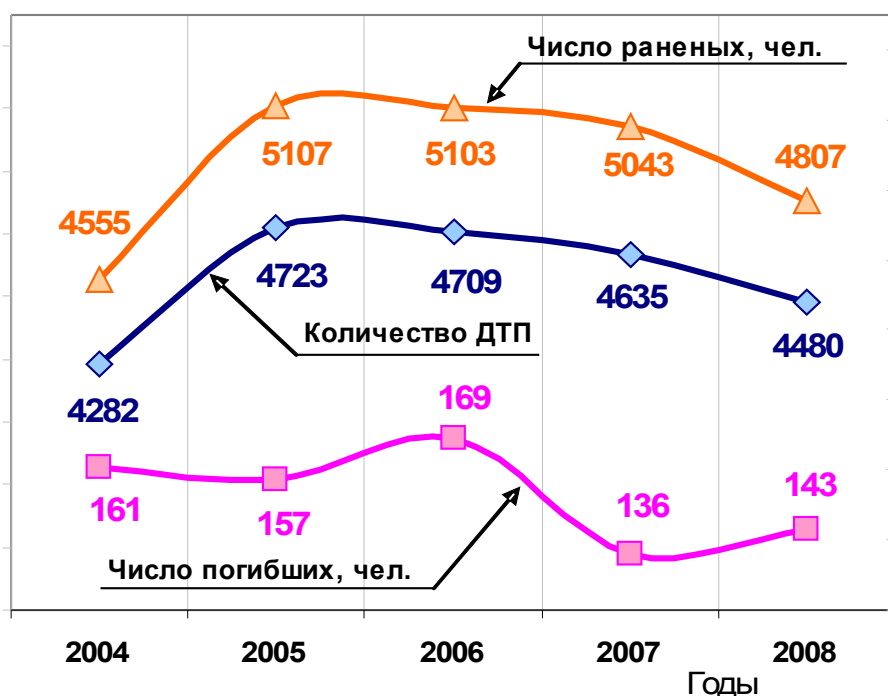


Рис. 7. Количество ДТП, число погибших и раненых в них детей-пассажиров в городах и населенных пунктах (2004 – 2008 гг.)

Число погибших в городах и населенных пунктах в 2008 году снизилось на 11,2 %, а в 2009 г. – на 31,7 % по отношению к базовому году.

Вместе с тем значения удельного веса основных показателей аварийности с участием детей-пассажигов в 2008 году сопоставимы с аналогичными значениями базового года. Так, удельный вес количества ДТП, совершенных на территории городов и населенных пунктов, числа погибших и раненых в них в 2008 году составил соответственно 55,6; 27,7 и 55,5% (55,0; 30,4 и 54,8% - 2004 г.). Основная часть количества таких ДТП (49,5%) произошла в столицах, краевых и областных центрах. На долю городов республиканского, краевого, областного подчинения, а также поселков, сел, иных населенных пунктов приходится 31,0% и 19,5%, соответственно.

Тяжесть последствий ДТП в городах и населенных пунктах в 2008 г. снизилась и составила 2,9 погибших на 100 пострадавших (3,4 – в 2004 г.).

На автомобильных дорогах в 2008 г. произошло 4058 ДТП с участием детей-пассажигов, что составило 50,4 % от общего количества таких происшествий в стране. В этих ДТП погибло 409 и ранено 4388 детей, доли которых составили соответственно 79,2% и 50,6%. При этом местом совершения практически трех четвертей таких ДТП (75,8%) были территориальные и федеральные дороги, причем из них 51,1 % на территориальных дорогах, а 35,1 % на федеральных (рис. 8).

Несколько возросла по сравнению с 2004 годом тяжесть последствий происшествий с участием детей-пассажигов на автомобильных дорогах, которая составила 8,5 погибших на 100 пострадавших (8,3 – в 2004 г.).

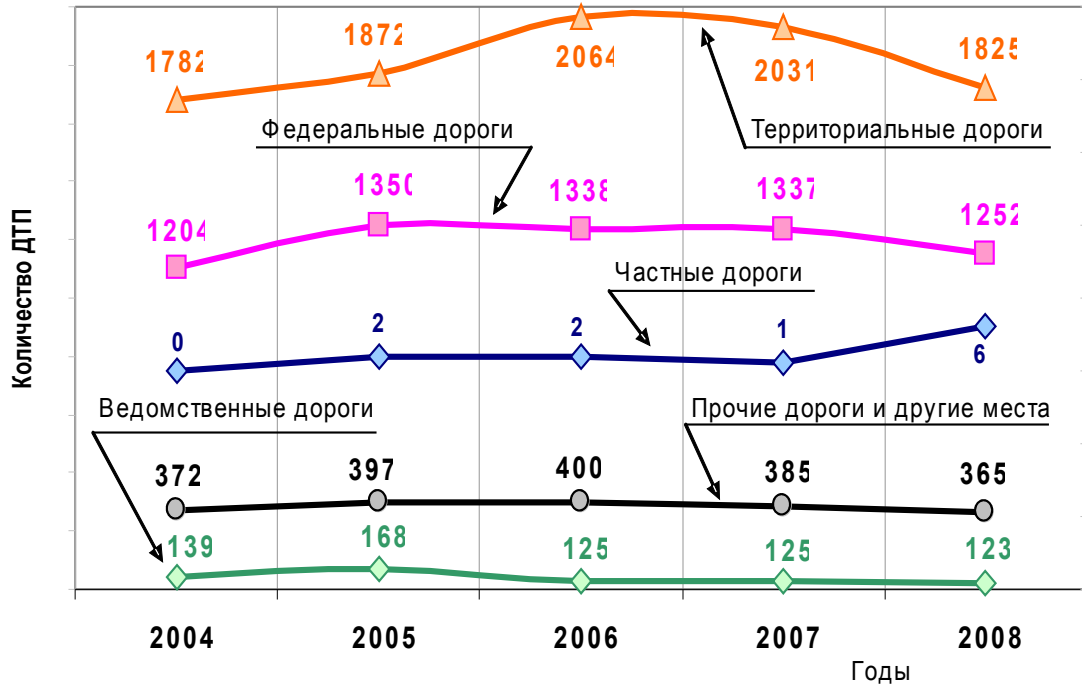


Рис. 8. Количество ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами на автомобильных дорогах различного статуса (2004 – 2008 гг.)

1.4 Влияние временных (месяцы, дни недели, время суток) факторов на возникновение ДТП с участием детей-пассажиров.

Установлено что, фактор времени оказывает значительное влияние на рассматриваемый вид аварийности. Ежегодно максимальное количество таких ДТП и число пострадавших в них детей-пассажиров происходило в период с мая по октябрь. Всего за этот период в 2008 году было совершено 5332 ДТП или две трети (66,2%) от общего количества таких происшествий, численность погибших и раненых детей-пассажиров в которых составила 331 (64,0%) и 5748 (66,3%) человек, соответственно. За аналогичный период 2004 года рассмотренные показатели аварийности составили в абсолютных значениях и по удельному весу: ДТП - 5490 (70,6%), погибло 378 (71,3%), ранено 5891 (70,8%) человек.

Среди отдельных месяцев 2008 года наибольшее абсолютное количество ДТП (1168 ед.) и число раненых (1289 чел.) зарегистрировано в августе, а погибших (81 чел.) – в июле (максимумы численности погибших в

ДТП в 2008 году приходится на август и октябрь). Вместе с тем, дорожно-транспортные происшествия января характеризовались самой высокой тяжестью последствий (табл. 7).

Таблица 7

Распределение количества ДТП, числа погибших и раненых детей-пассажиров по месяцам и тяжесть последствий таких ДТП (2008 г.)

Месяц года	Основные показатели аварийности / удельный вес:			
	Кол-во ДТП, кол-во/%	Погибло, чел./%	Ранено, чел./%	Тяжесть последствий ДТП
Январь	373/4,6	40/7,7	387/4,5	9,4
Февраль	324/4,0	22/4,3	367/4,2	5,7
Март	394/4,9	20/3,9	425/4,9	4,5
Апрель	439/4,5	20/3,9	465/5,4	4,1
Май	716/8,9	41/7,9	770/8,9	5,1
Июнь	919/11,4	60/11,6	984/11,4	5,7
Июль	1092/13,6	81/15,6	1189/13,7	6,4
Август	1168/14,5	67/13,0	1289/14,9	4,9
Сентябрь	772/9,6	36/7,0	826/9,5	4,2
Октябрь	665/8,3	46/8,9	690/7,9	6,3
Ноябрь	647/8,0	49/9,5	690/7,9	6,6
Декабрь	542/6,7	35/6,7	585/6,7	5,6
Всего	8051/100,0	517/100,0	8667/100,0	5,6

Тяжесть последствий ДТП с участием детей-пассажиров в январе составила 9,4; ноябре - 6,4; июле - 6,4; октябре - 6,3; феврале и июне - 5,7; декабре - 5,6.

В 2008 году среди дней недели наибольший уровень аварийности приходится на субботу и воскресенье. Всего за год в воскресенье произошло абсолютное большинство (20,1%) таких ДТП (1621) и числа раненых (20,6% или 1787 чел.), в субботу - числа погибших (20,3% или 105 чел.) (рис. 9а). Для сравнения дан график (рис. 9б) значений общих основных показателей аварийности в 2008 году, максимумы которых также приходятся на выходные. Наряду с тем, что в будни дни недели удельный вес числа погибших детей-пассажиров в общей численности всех погибших в ДТП составляет от 2,9% до 3,7%, в выходные дни их доля увеличивается до 4,5% – 4,9%.

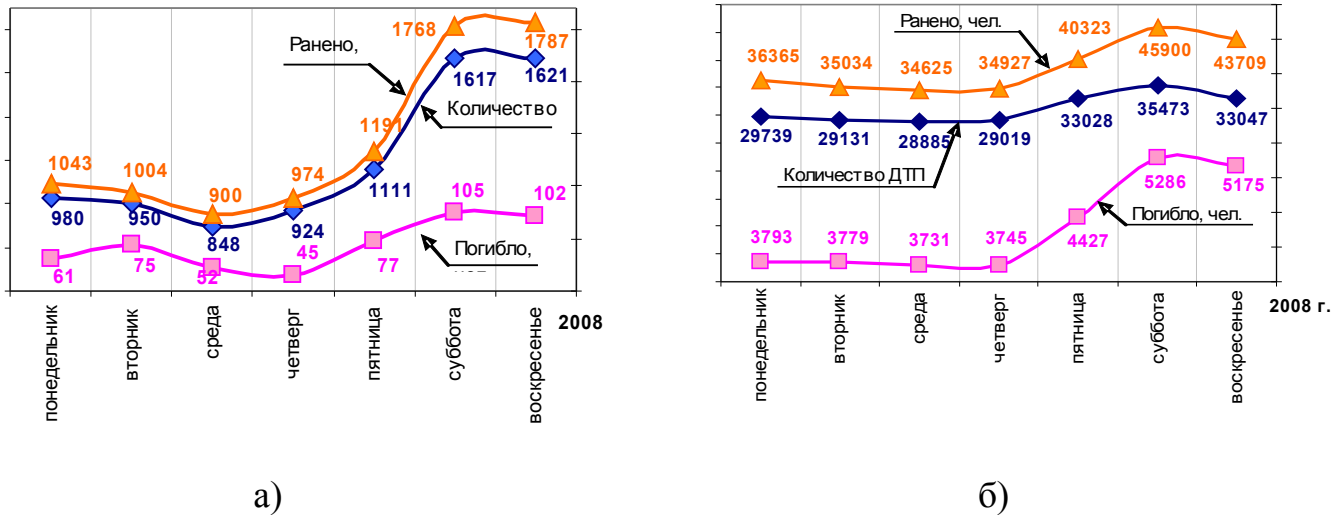


Рис. 9. Основные показатели аварийности по дням недели (а) – с участием детей-пассажиров, (б) – общие.

Для ДТП выходных дней (рис. 9а) характерна не высокая тяжесть последствий. Наибольшей величиной этого показателя характеризовались в 2004 году происшествия пятницы, а в 2008 - вторника (табл. 8).

Таблица 8

Количество ДТП и число пострадавших в них детей-пассажиров по дням недели и тяжесть последствий таких ДТП (2004 и 2008 г.)

Основные показатели	понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	суббота	воскресенье
1		2	3	4	5	6	7
2004 год							
ДТП, кол-во	957	842	822	1075	1075	1594	1659
Погибло, чел.	67	49	55	64	79	95	121
Ранено, чел.	1030	899	851	1020	1020	1714	1818
Тяж. посл-вий ДТП	6,1	5,2	6,1	5,9	7,2	5,3	6,2
2008 год							
ДТП, кол-во	980	950	848	924	1111	1617	1621
Погибло, чел.	61	75	52	45	77	105	102
Ранено, чел.	1043	1004	900	974	1191	1768	1787
Тяж. посл-вий ДТП	5,5	7,0	5,0	3,9	6,5	5,6	5,4

В течение суток основное количество таких ДТП в 2008 году распределялось неравномерно. Наибольшая доля количества ДТП (30,0%), числа погибших (25,7%) и раненых (30,6%) совершена в период с 16 до 20 часов. Вместе с тем, абсолютное значение числа погибших детей-пассажиров в этот временной промежуток снизилось на 4,3% (по отношению к 2004 г.), а абсолютные значения количества ДТП и числа раненых возросли (на 10,5% и

14,3% соответственно). Также наиболее «аварийным» было время с 12 до 16 часов (22,1%) и с 20 до 24 часов (19,9%) (табл.9).

Таблица 9

Абсолютные значения и распределение основных показателей аварийности с участием детей-пассажиров по времени суток (2004 и 2008 гг.).

Время суток	ДТП, кол-во				Погибло, чел.				Ранено, чел.			
	2004	%	2008	%	2004	%	2008	%	2004	%	2008	%
00- 04 час	670	8,6	544	6,8	74	14,0	56	10,8	694	8,3	555	6,4
04-08 час	481	6,2	497	6,2	48	9,1	39	7,5	502	6,1	527	6,2
08-12 час	1015	13,0	1203	14,9	64	12,0	66	12,8	1105	13,3	1276	14,7
12 -16 час	1709	22,0	1779	22,1	101	19,1	110	21,3	1854	22,3	1930	22,4
16 – 20 час	2187	28,1	2416	30,0	139	26,2	133	25,7	2319	27,9	2650	30,6
20 -24 час	1707	22,0	1601	19,9	104	19,6	113	21,9	1831	22,0	1619	18,7
Всего	7779	100,0	8051	100,0	530	100,0	517	100,0	8315	100,0	8667	100,0

Традиционно самыми тяжелыми последствиями характеризовались ДТП, совершенные в темное время суток. Так, для интервала с 00 до 04 часов - число погибших на 100 пострадавших составило 9,2; с 04 часов до 08 часов – 6,9; с 20 до 24 часов - 5,8; с 12 до 16 часов – 5,4; с 08 до 12 часов – 4,9. Минимальным значением показателя тяжести последствий (4,0) характеризовались ДТП временного интервала с 16 до 20 часов.

Выводы

1. Многолетние изменения основных показателей аварийности с участием детей-пассажиров свидетельствуют о росте в 2009 году по отношению к 1999 г. значений количества ДТП и числа раненых в них детей-пассажиров (на 44,0% и 48,5% соответственно).
2. В исследуемом пятилетнем периоде динамика абсолютных значений показателей аварийности с участием детей-пассажиров автотранспортных средств имела разнонаправленную тенденцию: до 2006 года – рост, после 2006 г. – постепенное снижение.
3. Изменения основных показателей аварийности с участием детей-пассажиров повлекли аналогичные изменения величин относительных показателей аварийности данного вида: снижение значений

показателей, связанных с числом погибших и рост значений показателей, связанных с числом раненых.

4. Самыми высокими значениями относительных показателей характеризовалась аварийность с участием детей-пассажиров в Центральном и Приволжском федеральных округах.
5. Наиболее значима проблема аварийности с участием детей-пассажиров для 18 субъектов Российской Федерации (Республика Башкортостан, Республика Татарстан, Алтайский, Краснодарский, Красноярский, Приморский края, Воронежская, Иркутская, Кемеровская, Московская, Нижегородская, Ростовская, Самарская, Свердловская, Тюменская, Челябинская области, города Москва и Санкт-Петербург), в каждом из которых в 2008 г. произошло по 2,0% и более от общего количества таких ДТП. Для регионов данной группы характерно «лидерство» в аварийности с участием детей-пассажиров и в 2004 г.
6. В общей структуре аварийности рассматриваемого вида преобладающее значение имеют ДТП с участием детей-пассажиров двух основных видов - «столкновение» (62,3%) и «опрокидывание» (20,0%).
7. Наибольшую часть (41,3%) количества дорожно-транспортных происшествий в 2008 году составили ДТП с участием детей-пассажиров в возрасте до 7 лет. Увеличение основных показателей аварийности с детьми-пассажирами этого возраста обусловило и рост удельного веса происшествий данного вида в общем количестве ДТП с участием детей.
8. В исследуемом периоде наиболее существенно (на 17,9%) увеличилась численность погибших детей-пассажиров младшего возраста. Самыми высокими абсолютными значениями и удельным весом числа погибших детей-пассажиров в возрасте до 7 лет характеризовались ДТП в 14 субъектах Российской Федерации: Московская область (6,7%), Республика Башкортостан (5,4%), Республика Татарстан (4,9%),

Ростовская (4,5%), Нижегородская (4,5%) области, Краснодарский (4,0%), Пермский (3,1%) края, Иркутская (3,1%), Воронежская (2,7%) области, Республика Северная Осетия (2,7 %), Волгоградская (2,7%), Новосибирская (2,7%), Саратовская (2,2%) области и Алтайский край (2,2%).

9. В 2008 году по сравнению с 2004 годом два основных показателя аварийности (количества ДТП и числа раненых) с участием детей с 7 до 14 лет и их удельный вес незначительно возросли. Число погибших детей-пассажиры данной возрастной группы в целом по России не изменилось.
10. Дети второй возрастной группы (от 7 до 14) лет больше остальных подвержены риску получения травм в ДТП.
11. Тяжесть последствий ДТП с пострадавшими детьми возраста до 7 лет несколько выше, чем с детьми других возрастных групп, что говорит о необходимости проведения дополнительных мер по защите малолетних пассажиров в процессе дорожного движения.
12. Наибольшую остроту проблема обеспечения безопасности перевозок детей-пассажиров автомобильного транспорта имеет в городах и населенных пунктах. Вместе с тем, тяжесть последствий таких ДТП постепенно снижается по отношению к 2004 году. Показатели аварийности данного вида за 2009 год свидетельствуют о сохранении сложившихся тенденций.
13. Подавляющее большинство ДТП с участием детей-пассажиров (более чем три четверти) от всех таких ДТП, совершенных на автомобильных дорогах страны, произошли на федеральных и территориальных дорогах. В 2008 году по сравнению с 2004 г. возросла тяжесть последствий ДТП с участием детей-пассажиров на автомобильных дорогах.
14. Фактор времени оказывает значительное влияние на рассматриваемый вид аварийности. Ежегодно максимальное количество таких ДТП и

число пострадавших в них происходило в период с мая по октябрь. Самой высокой тяжестью последствий характеризовались дорожно-транспортные происшествия января.

15. В 2008 году в течение недели наибольший уровень аварийности приходился на субботу и воскресенье. Самую высокую тяжесть последствий имели ДТП вторника и пятницы.
16. В течение суток основное количество ДТП, число погибших и раненых в них детей-пассажиров произошло за период с 16 до 20 часов.
17. Самыми тяжелыми последствиями характеризовались ДТП, совершенные в темное время суток (с 00 до 04 часов), а наименьшим значением этого показателя характеризовались происшествия периода с 16 до 20 часов.

2. Анализ аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами, находившихся в транспортных средствах различных категорий и сроков эксплуатации

Дети-пассажиры относятся к группе пассивных участников дорожного движения, практически не оказывающих влияния на режим и безопасность движения. Поэтому состояние их дорожно-транспортного травматизма определяется главным образом профессиональным уровнем и дисциплиной водителей ТС.

Основной причиной гибели и ранения в ДТП подавляющего числа детей-пассажиров остаются нарушения ПДД водителями автотранспортных средств, к наиболее распространенным из которых относятся несоблюдение скоростного режима и опасное маневрирование в процессе дорожного движения.

2.1 Анализ аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами легковых автомобилей

Ежегодно наибольшую часть численности пострадавших детей-пассажиров составляют дети, получившие травмы различной степени тяжести в ДТП, совершенных в процессе их перевозки в легковых автомобилях.

Влияние на аварийность с участием детей-пассажиров водителей легкового транспорта, как в удельных, так и в абсолютных показателях, ежегодно усиливается. Только за исследуемый период удельный вес количества таких ДТП, числа погибших и раненых в них детей-пассажиров увеличился соответственно с 75,4; 76,0 и 75,9% до 78,7; 86,3 и 79,0% (рис. 10).

Учитывая то, что количество ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами легковых автомобилей, число погибших и раненых в них детей составляют абсолютное большинство и в несколько раз превышают аналогичные показатели для других типов ТС, задача снижения уровня травматизма детей-пассажиров именно легкового транспорта среди всех направлений деятельности по профилактике данного вида аварийности имеет первостепенное и приоритетное значение.

Подавляющее и растущее большинство количества ДТП и числа пострадавших в них детей-пассажиров легковых автомобилей явилось результатом нарушений Правил дорожного движения самими водителями этого вида ТС. Так, только за исследуемый период удельный вес таких ДТП в общем количестве происшествий с участием легковых автомобилей, числа погибших и раненых в них детей-пассажиров увеличился с 92,7; 92,1 и 92,8% (2004 г.) до 94,3; 96,2 и 94,6% (2008 г.).

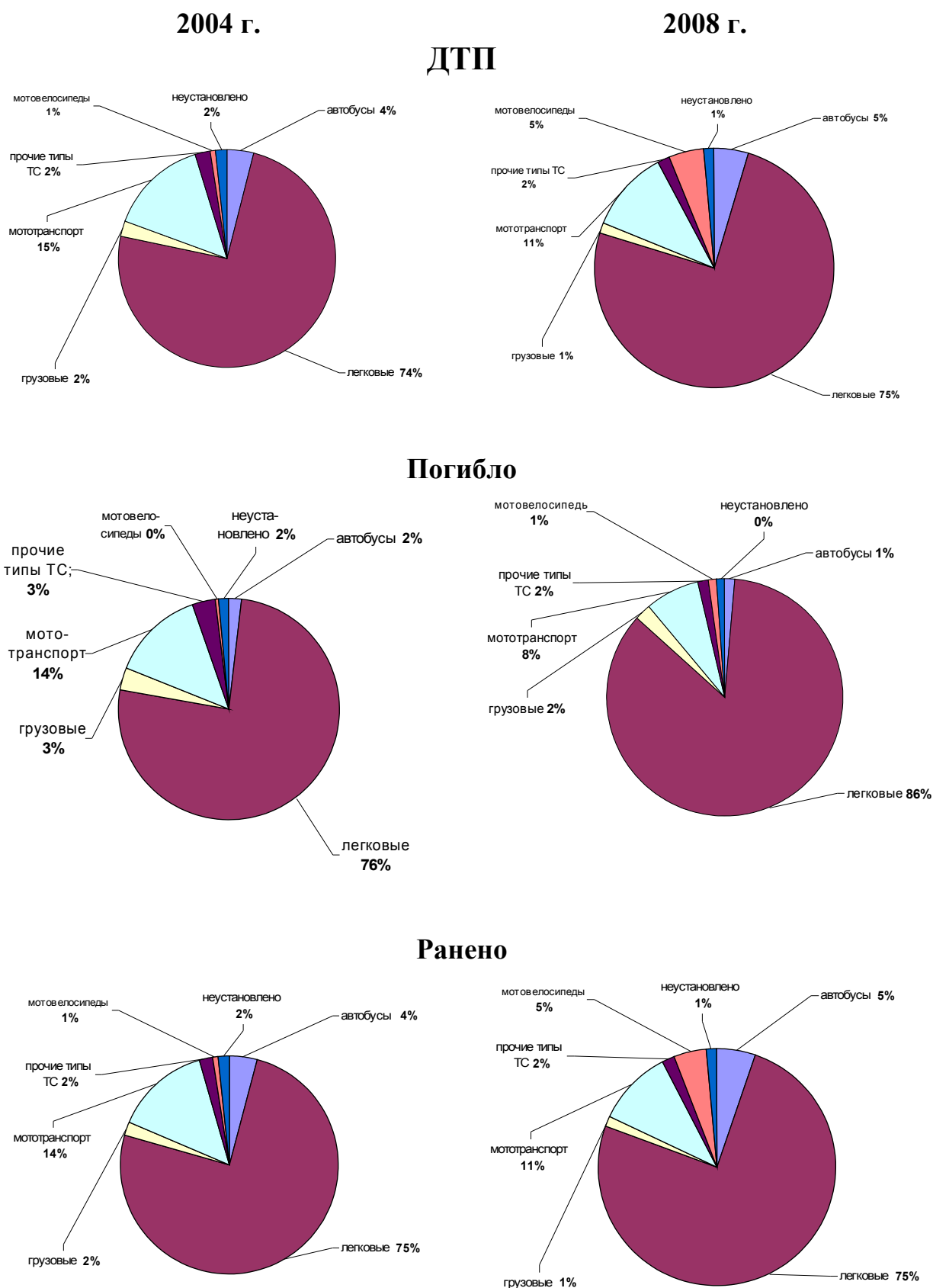


Рис. 10. Распределение количества ДТП, числа погибших и раненых в них детей-пассажиров по типам ТС

Наибольшее количество ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами легковых автомобилей было результатом нарушений Правил дорожного движения водителями в части не соблюдения скоростного режима. Однако этот вид аварийности в последние годы имеет тенденцию к снижению. Вместе с тем сложилась негативная динамика роста основных показателей аварийности связанных с опасным маневрированием в процессе движения - неправильным выбором дистанции, нарушением правил обгона и перестроения (табл. 10).

Таблица 10

Удельный вес и изменение значений основных показателей аварийности с участием детей-пассажиров легковых автомобилей из-за основных видов нарушений ПДД водителями (2004, 2008 гг.)

Нарушения Правил дорожного движения	2004			2008			+,- % 2008 к 2004		
	ДТП, %	Погибло, %	Ранено, %	ДТП, %	Погибло, %	Ранено, %	ДТП, %	Погибло, %	Ранено, %
Всего, из них:	92,7	92,1	92,8	94,3	96,2	94,6	9,9	15,6	10,5
превышение и несоответствие скорости конкретным условиям движения	37,6	47,4	37,5	29,5	38,2	29,3	-14,2	-6,8	-13,5
выезд на полосу встречного движения	22,8	35,8	22,9	17,3	37,1	17,4	-16,7	19,6	-16,2
неправильный выбор дистанции	6,3	2,4	6,1	9,7	4,7	9,7	70,1	122,2	74,1
нарушение правил обгона	3,6	7,0	3,4	3,8	6,1	3,7	14,7	стаб.	19,5
нарушение правил перестроения	2,1	0,3	2,2	2,3	0,9	2,4	20,0	300,0	20,5

Анализ динамики основных показателей аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами легковых автомобилей за 2004 - 2008 гг., свидетельствует о наличии четко сформированной в предшествующие годы тенденции их роста, на которую пока не оказало существенного влияния снижение абсолютных значений двух из них (количества ДТП и числа раненых) в последние 2007 и 2008 гг.

Всего за 2008 г. в стране произошло 6336 ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами легковых автомобилей, в которых погибло 446 и ранено 6845 детей, что на 8,0; 10,7 и 8,5% выше аналогичных показателей 2004 г. (рис. 11).

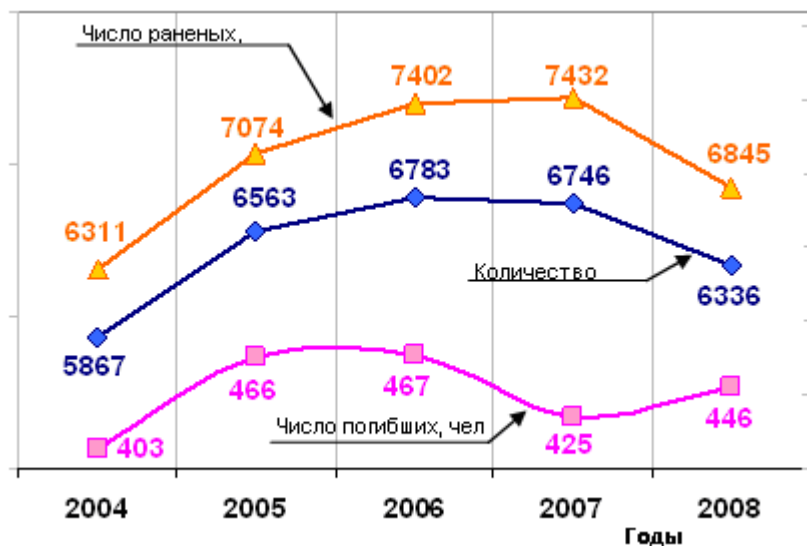


Рис. 11. Количество ДТП, число погибших и раненых детей-пассажиров легкового транспорта (2004 - 2008 гг.)

Наряду с очевидной комфортностью, опасность перевозки детей легковыми автомобилями остается одной из самых высоких. Об этом свидетельствует сравнительный анализ значений и динамики изменения относительных показателей аварийности с участием детей-пассажиров основных типов ТС (табл. 11).

Таблица 11

Относительные показатели аварийности с участием детей-пассажиров основных типов ТС (2004, 2008 гг.)

Тип ТС	Тяжесть последствий ДТП		Погибло/100 ДТП		Ранено/100 ДТП		Погибло/10 тыс. ТС	
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008
Легковые	6,0	6,1	6,9	7,0	107,6	108,0	0,17	0,14
Грузовые	9,2	8,5	11,0	9,0	107,9	97,5	0,04	0,02
Автобусы	3,0	1,4	3,7	1,8	119,7	119,2	0,15	0,08
Мото-транспорт	5,8	3,9	6,2	4,2	101,3	102,1	0,18	0,13

По величине показателей тяжести последствий ДТП и среднего числа погибших в расчете на 100 ДТП, аварийность на легковых автомобилях уступает лишь грузовым ТС и значительно выше аналогичных показателей для автобусов и мототранспорта. Также одно из наибольших значений имеет и среднее число раненых в 100 таких ДТП, а риск гибели в них детей-пассажиров (число погибших в расчете на 10 тыс. ТС) составляет абсолютный максимум среди ДТП с участием ТС всех типов. Кроме того, в исследуемом периоде только для аварийности на легковом транспорте характерен рост абсолютного большинства рассмотренных относительных показателей.

В 2008 г. наибольшее количество ДТП и число пострадавших в них детей-пассажиров легковых автомобилей произошло в регионах Центрального федерального округа – 26,5% от общего количества ДТП, 21,8% и 26,2% - числа погибших и раненых (в 2004 г. – 26,5; 23,8 и 26,5%). Существенные доли основные показатели аварийности на легковом транспорте также составили в регионах Приволжского округа, значения которых за исследуемый период увеличились – с 18,4; 17,6 и 18,5% (2004 г.) до 19,8; 25,5 и 19,7% (2008 г.). Такие же изменения характерны для аварийности рассматриваемого вида большинства федеральных округов. Исключение составили только Северо-Западный и Уральский округа (табл. 12)

Таблица 12

Распределение основных показателей аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами легковых автомобилей по федеральным округам страны (2004, 2008 гг.)

Федеральный округ	2004			2008		
	ДТП, %	Погибло, %	Ранено, %	ДТП, %	Погибло, %	Ранено, %
Центральный	26,5	23,8	26,5	26,5	21,8	26,2
Северо-Западный	11,0	12,2	10,5	10,1	4,7	10,3
Южный	11,5	17,4	11,4	12,1	17,5	12,1
Приволжский	18,4	17,6	18,5	19,8	25,6	19,7
Уральский	13,4	11,2	13,6	10,5	8,3	10,5
Сибирский	13,0	13,6	13,1	14,5	17,0	14,5
Дальневосточный	5,8	3,5	6,1	6,3	5,2	6,5

Среди отдельных регионов страны наибольшие абсолютные:

количество таких ДТП (в сумме составивших 33,1%) зарегистрировано в Московской области (385), г. Москве (250), Свердловской области (236), Республике Татарстан (210), Краснодарском крае (183), Ростовской области (182), Приморском крае (170), г. С.-Петербурге (167), Республике Башкортостан (158) и Нижегородской области (157);

число погибших в ДТП детей-пассажиров (32,1%) – в Московской области (31 чел.), Республике Татарстан (24 чел.), Ростовской области (19 чел.), Республике Башкортостан (15 чел.), Красноярском крае и Иркутской области (по 14 чел.), Воронежской области и Краснодарском крае (по 13 чел.);

число раненых в ДТП детей-пассажиров (33,7%) – в Московской области (408 чел.), г. Москве (275 чел.), Свердловской области (259 чел.), Республике Татарстан (226 чел.), Ростовской области (198 чел.), Приморском (197 чел.), Краснодарском (194 чел.), Красноярском (192 чел.) краях, г. С.-Петербурге (187 чел.) и Нижегородской области (170 чел.).

Результаты анализа показателей аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами в зависимости от их размещения в салоне легкового автомобиля (табл. 13) показали, что значительное количество таких ДТП (18,4%) произошло с участием детей, находившихся в центре заднего сидения автомобиля (по схеме место 4). Для этого вида происшествий характерны и максимальные доли числа погибших (17,9%) и раненых (17,9%). Несколько меньше удельный вес количества ДТП и числа раненых (17,0% и 16,4%) с участием детей-пассажиров находившихся на заднем сидении справа по ходу движения автомобиля (место 6). Каждый шестой (16,4%) погибший ребенок-пассажир находился в момент совершения ДТП на переднем сидении рядом с водителем (место 3).

Таблица 13

Распределение основных показателей аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами по местам их размещения в салоне легкового автомобиля (2004, 2008 гг.)

Место пассажира по схеме	ДТП			Погибло			Ранено									
	2004	2008	%	2004	2008	%	2004	2008	%							
	%	%	2008 к 2004	%	%	2008 к 2004	%	%	2008 к 2004							
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 50%;">2</td> <td style="width: 50%;">3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>4</td> <td>6</td> </tr> </table>	2	3	4		5	4	6									
2	3															
4																
5	4	6														
2 (правый руль)	11,8	8,5	77,6	10,4	8,7	92,9	11,6	8,4	78,2							
3	19,9	14,0	75,8	21,3	16,4	84,9	19,1	13,2	75,0							
4	20,3	18,4	97,4	20,8	17,9	95,2	19,9	17,9	97,4							
5	11,5	14,5	135,1	15,4	15,9	114,5	10,9	13,8	138,1							
6	12,2	17,0	150,5	11,4	14,8	143,5	11,8	16,4	150,9							
7 – место не определено	24,3	27,5	121,8	20,6	26,2	141,0	26,7	30,4	123,6							

Исходя из значений относительных показателей аварийности, наиболее опасной с точки зрения вероятности гибели в ДТП является перевозка детей-пассажиров на переднем сидении (место 2 и 3) и на заднем сидении слева по ходу движения (место 5) за водителем. Показатели тяжести последствий (7,5 и 7,0) и среднего числа погибших на 100 таких ДТП (7,5 и 7,1) имеют максимальные значения (табл. 14).

Таблица 14

Относительные показатели аварийности с участием детей-пассажиров легковых автомобилей в зависимости от места размещения их в салоне ТС (2004, 2008 гг.)

Место размещения детей-пассажиров (по схеме)	Тяжесть последствий ДТП		Погибло/100 ДТП		Ранено/100 ДТП	
	2004	2008	2004	2008	2004	2008
2 (правый руль)	5,4	6,4	5,1	6,6	96,1	96,8
3	6,7	7,5	6,7	7,5	94,1	93,1
4	6,3	6,1	6,4	6,2	96,0	95,9
5	8,3	7,0	8,3	7,1	92,3	94,3
6	5,8	5,5	5,9	5,6	95,0	95,3
7 – место не определено	4,7	5,3	5,3	6,1	107,6	109,2

Самую высокую опасность ранения (среднее число раненых на 100 ДТП) (не считая строку 7 таблицы 14) имеют дети-пассажиры, располагающиеся слева от водителя в автомобилях с правым расположением рулевого управления.

Наибольшее число пострадавших детей-пассажиров получили травмы различной степени тяжести в легковых автомобилях со сроком эксплуатации более 10 лет. Наряду с тем, что в исследуемом периоде происходило последовательное снижение абсолютных и удельных показателей аварийности с участием таких автомобилей, их доли в общем количестве ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами и числе раненых в них (по состоянию на 2008 г.) оставались максимальными (36,9% и 37,2%). А среди общего числа погибших детей-пассажиров наибольшую численность и

удельный вес (35,0%) составили погибшие в легковых автомобилях со сроком эксплуатации до 5 лет. Для показателей аварийности с участием водителей двух рассмотренных групп легковых автомобилей (со сроками эксплуатации до 5 лет и от 5 до 10 лет) характерен последовательный рост. Особенно значимо (более чем на 45,0%) увеличение количества ДТП, числа погибших и раненых детей-пассажирах автомобилей со сроком эксплуатации до 5 лет (табл. 15, 16, 17).

Таблица 15

Распределение количества ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами легковых автомобилей по срокам их эксплуатации (2004, 2007 и 2008 гг.)

Срок эксплуатации легковых автомобилей	Удельный вес количества ДТП, %:			Отношение кол-ва ДТП в 2008 к аналогичному показателю 2004 г., в %
	2004	2007	2008	
До 5 лет	26,4	30,9	34,0	145,2
5 -10 лет	26,8	28,7	29,1	121,8
Более 10 лет	46,8	40,4	36,9	88,6

Таблица 16

Распределение числа погибших в ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами легковых автомобилей по срокам их эксплуатации (2004, 2007 и 2008 гг.)

Срок эксплуатации легковых автомобилей	Удельный вес числа погибших, %:			Отношение числа погибших в 2008 г. к аналогичному показателю 2004 г., в %
	2004	2007	2008	
До 5 лет	25,9	31,5	35,0	156,0
5 -10 лет	27,7	25,7	31,2	129,9
Более 10 лет	46,4	42,8	33,8	84,4

Таблица 17

Распределение числа раненых в ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами легковых автомобилей по срокам их эксплуатации (2004, 2007 и 2008 гг.)

Срок эксплуатации легковых автомобилей	Удельный вес числа раненых, %:			Отношение числа раненых в 2008 г. к аналогичному показателю 2004 г., в %
	2004	2007	2008	
До 5 лет	26,0	31,0	33,9	146,5
5 -10 лет	26,9	28,6	28,9	121,0
Более 10 лет	47,1	40,4	37,2	89,1

Значения относительных показателей аварийности позволяют определить степень опасности перевозки детей-пассажиrow легковыми автомобилями с различным сроком эксплуатации. В частности установлено, что по состоянию на 2008 г., наибольшими значениями тяжести последствий ДТП (6,6) и риска гибели в ДТП (0,18) характеризовались ДТП с детьми-пассажирами автомобилей со сроком эксплуатации от 5 до 10 лет и до 5 лет. А для аварийности на старых автомобилях (более 10 лет) характерно самое высокое среднее число раненых детей-пассажиrow в расчете на 100 ДТП (табл. 18).

Таблица 18

Относительные показатели аварийности с участием детей-пассажиrow легковых автомобилей различного срока эксплуатации (2004, 2008 гг.)

Срок эксплуатации легковых автомобилей	Тяжесть последствий ДТП		Погибло/100 ДТП		Ранено/100 ДТП		Погибло/10 тыс. ТС	
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008
До 5 лет	5,9	6,3	6,7	7,2	105,9	106,9	0,20	0,18
5 – 10 лет	6,1	6,6	7,0	7,5	107,3	106,6	0,15	0,17
Более 10 лет	5,9	5,6	6,7	6,4	108,0	108,5	0,15	0,10

2.2. Анализ аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами автобусов

Для рассматриваемого вида аварийности с участием автобусов характерны минимальные абсолютные значения числа погибших в них детей-пассажиrow, а также относительных показателей аварийности (связанных с числом погибших) - тяжести последствий ДТП (1,4) и среднего числа погибших в 100 ДТП (1,8). Вместе с тем, этот вид аварийности характеризуется самым высоким относительным уровнем показателя среднего числа раненых детей на 100 ДТП (119,7), величина которого для ТС других типов не превышает 108,9.

Доли количества ДТП, числа погибших и раненых детей-пассажиrow автобусов в 2008 г. составили соответственно 5,0; 1,4 и 5,5% (в 2004 г. – 3,8;

2,1 и 4,2%). В исследуемом периоде уровень травматизма детей-пассажиров автобусов, несмотря на снижение основных показателей аварийности в 2006 и 2007 гг., увеличился. В 2008 г. рост количества ДТП и числа раненых детей-пассажиров автобусов по отношению к аналогичным показателям 2004 г. составил 35,6% и 35,1% соответственно. При этом численность погибших снизилась на 36,4% (рис. 12).

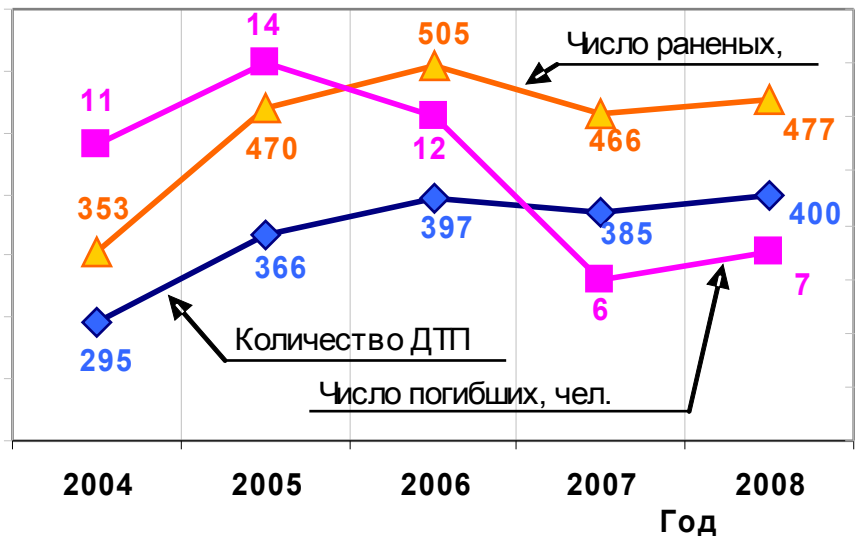


Рис. 12. Количество ДТП, число погибших и раненых детей-пассажиров автобусов (2004 – 2008 гг.)

В 2008 г. из 400 ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами автобусов абсолютное большинство (91 ДТП или 22,8%) произошло в регионах Центрального федерального округа. Соответственно по 21,0% и 19,2% от общего количества таких ДТП было зарегистрировано в Приволжском и Сибирском федеральном округах.

Среди регионов страны наибольшее количество таких ДТП произошло в Алтайском крае (16 ДТП), Краснодарском крае, Иркутской, Нижегородской, Свердловской областях (по 14 ДТП).

Общее число погибших в ДТП детей-пассажиров автобусов за 2008 г. составило 7 человек, зарегистрированных в материалах статистического учета аварийности семи регионов – Чувашской Республике, Иркутской

Ленинградской Новосибирской Оренбургской, Ростовской и Свердловской областях.

Из общего числа раненых детей-пассажигов (104 чел. или 21,8%) пострадало в ДТП, совершенных в Центральном федеральном округе. На региональном уровне самый высокий уровень этого показателя зарегистрирован в Алтайском крае (23 чел.), Свердловской области (20 чел.), Краснодарском крае (19 чел.), Красноярском крае и Иркутской области (по 18 чел.).

Наибольшим количеством ДТП и числом раненых детей-пассажигов характеризуется аварийность с участием автобусов со сроком эксплуатации до 5 лет, а числом погибших – от 5 до 10 лет. Характерно, что в исследуемом периоде особенно значимым был рост показателей аварийности именно с участием автобусов этих сроков эксплуатации (табл. 19, 20, 21)

Таблица 19

Распределение количества ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами автобусов по срокам их эксплуатации (2004, 2007 и 2008 гг.)

Срок эксплуатации автобусов	Удельный вес, %:			Кол-во ДТП в 2008 г. относительно аналогичного показателя 2004 г., в %
	2004	2007	2008	
До 5 лет	49,5	48,0	56,4	154,8
5 -10 лет	19,0	27,7	29,7	212,5
Более 10 лет	31,5	24,3	14,0	60,2

Таблица 20

Распределение числа погибших в ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами автобусов по срокам их эксплуатации (2004, 2007 и 2008 гг.)

Срок эксплуатации автобусов	Удельный вес, %:			Число погибших в 2008 г. относительно аналогичного показателя 2004 г., в %
	2004	2007	2008	
До 5 лет	54,6	50,0	28,6	33,3
5 -10 лет	18,2	16,7	57,1	200,0
Более 10 лет	27,3	33,3	14,3	33,3

Таблица 21

Распределение числа раненых в ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами автобусов по срокам их эксплуатации (2004, 2007 и 2008 гг.)

Срок эксплуатации автобусов	Удельный вес, %			Число раненых в 2008 г. относительно аналогичного показателя 2004 г., в %
	2004	2007	2008	
До 5 лет	47,0	43,9	55,0	158,4
5 -10 лет	20,1	28,4	31,6	212,9
Более 10 лет	32,9	27,7	13,4	55,2

Значения относительных показателей аварийности с участием рассмотренных групп автобусов свидетельствуют о том, что наибольшую опасность для детей-пассажиров с точки зрения вероятности их гибели, ранения и риска получения смертельных травм в ДТП имеют автобусы со сроком эксплуатации от 5 до 10 лет. Величина показателя среднего числа погибших на 10 тыс. ТС данного вида за период с 2004 по 2008 гг. увеличилась на 77,8% (табл. 22).

Таблица 22

Относительные показатели аварийности с участием детей-пассажиров автобусов различного срока эксплуатации (2004, 2008 гг.)

Срок эксплуатации автобусов	Тяжесть последствий ДТП		Погибло/100 ДТП		Ранено/100 ДТП		Погибло/10 тыс. ТС	
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008
До 5 лет	3,5	0,8	4,1	0,9	113,7	116,4	0,31	0,08
5 – 10 лет	2,7	2,6	3,6	3,4	126,8	126,9	0,09	0,16
Более 10 лет	2,5	1,5	3,2	1,8	124,7	114,3	0,09	0,02

2.3 Анализ аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами грузовых автомобилей

Среди основных показателей аварийности связанных с травматизмом детей-пассажиров автотранспортных средств всех типов, доли количества ДТП и числа раненых детей-пассажиров грузовых автомобилей имеют минимальные значения и четкую тенденцию снижения. В 2008 г. они

составили соответственно 1,5% и 1,4% (в 2004 г. – по 2,1%). По абсолютной численности погибших в таких ДТП и их удельному весу грузовой транспорт имеет более высокие значения, чем автобусы. Однако по сравнению с 2004 г. число погибших в таких ДТП сократилось на 38,9%, а их удельный вес снизился с 3,4% до 2,1%.

В рамках исследуемого периода уровень травматизма детей-пассажигов грузовых автомобилей, несмотря на некоторый рост всех трех основных показателей аварийности в 2006 г. и числа погибших в 2007 г., последовательно снижался. Сокращение количества ДТП, числа погибших и раненых детей-пассажигов грузовых автомобилей по отношению к аналогичным показателям 2004 г. составило 25,6; 32,8 и 38,9% соответственно (рис. 13).

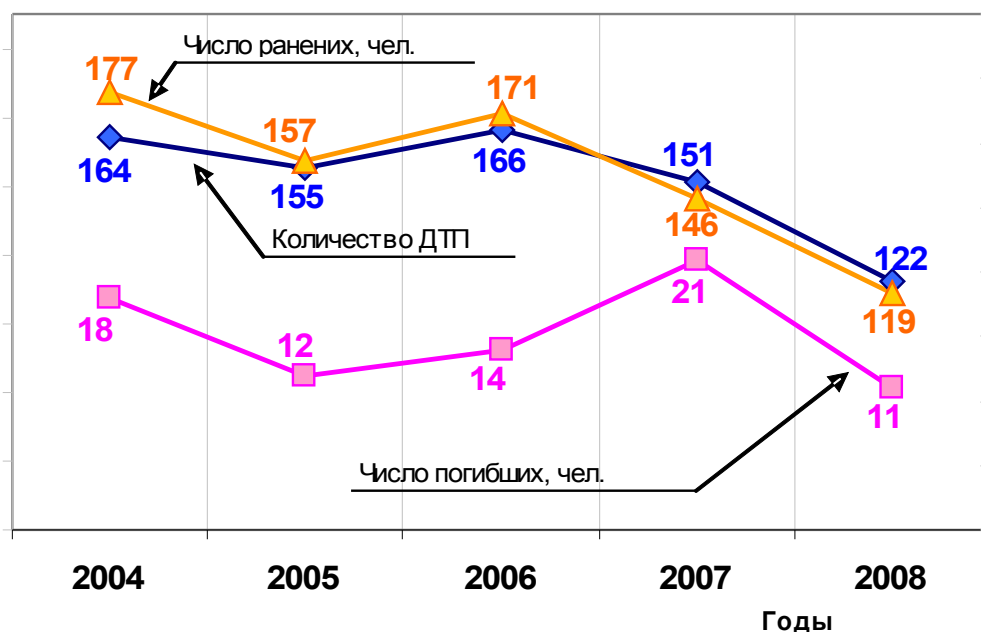


Рис. 13. Количество ДТП, число погибших и раненых детей-пассажигов грузовых автомобилей (2004 – 2008 гг.)

В 2008 г. из 122 ДТП с участием детей-пассажигов грузовых автомобилей 27,0% (33 ДТП) совершены в Центральном федеральном округе, 18,8% - в Приволжском и 17,2% - в Сибирском федеральных округах.

В большинстве регионов страны этот вид аварийности имеет единичный характер. Вместе с тем, по количеству таких ДТП и числу пострадавших в них детей-пассажиров выделяются: Приморский край, где произошло 8 таких ДТП, в которых один ребенок погиб и 8 было ранено, а также Воронежская (7 ДТП, 1 погиб и 6 ранено), Нижегородская (7 ДТП, 7 ранено) и Свердловская области (7 ДТП, 8 ранено).

Наибольшим количеством ДТП и числом раненых детей-пассажиров характеризуется аварийность с участием грузовых автомобилей, имеющих срок эксплуатации более 10 лет. Характерно, что в исследуемом периоде особенно значимыми были доли показателей аварийности именно для этой группы автомобилей (табл. 23, 24, 25).

Таблица 23

Распределение количества ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами грузовых автомобилей по срокам их эксплуатации (2004, 2007 и 2008 гг.)

Срок эксплуатации грузовых автомобилей	Удельный вес, %:			Кол-во ДТП в 2008 г. относительно аналогичного показателя 2004 г., в %
	2004	2007	2008	
До 5 лет	24,7	24,0	25,4	78,0
5 -10 лет	19,3	34,0	19,8	78,1
Более 10 лет	56,0	83,0	54,8	74,2

Таблица 24

Распределение числа погибших в ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами грузовых автомобилей по срокам их эксплуатации (2004, 2007 и 2008 гг.)

Срок эксплуатации грузовых автомобилей	Удельный вес, %:			Число погибших в 2008 г. относительно аналогичного показателя 2004 г., в %
	2004	2007	2008	
До 5 лет	38,9	23,8	9,1	14,9
5 -10 лет	16,7	9,5	27,3	100,0
Более 10 лет	44,4	66,7	63,6	87,5

Таблица 25

Распределение числа раненых в ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами грузовых автомобилей по срокам их эксплуатации (2004, 2007 и 2008 гг.)

Срок эксплуатации легковых автомобилей	Удельный вес числа раненых, %:			Число раненых в 2008 г. относительно аналогичного показателя 2004 г., в %
	2004	2007	2008	
До 5 лет	24,6	23,5	26,8	75,0
5 -10 лет	19,6	21,5	18,7	65,7
Более 10 лет	55,9	55,0	54,5	67,0

Значения относительных показателей аварийности с участием рассмотренных групп грузовых автомобилей свидетельствуют о том, что наибольшую опасность с точки зрения тяжести последствий, вероятности гибели в ДТП имеют дети-пассажиры автомобилей со сроком эксплуатации от 5 до 10 лет, а по вероятности ранения (среднему числу раненых в каждом 100 ДТП) – до 5 лет (табл. 26).

Таблица 26

Относительные показатели аварийности с участием детей-пассажиров грузовых автомобилей различного срока эксплуатации (2004, 2008 гг.)

Срок эксплуатации автобусов	Тяжесть последствий ДТП		Погибло/100 ДТП		Ранено/100 ДТП		Погибло/10 тыс. ТС	
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008
До 5 лет	13,7	2,9	17,1	3,1	107,3	103,1	1,52	1,06
5 – 10 лет	7,9	11,5	9,4	12,0	109,4	92,0	2,53	2,74
Более 10 лет	7,4	9,5	8,6	10,1	107,5	97,1	2,86	2,11

2.4 Анализ аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами мототранспорта

Уровень травматизма детей-пассажиров мототранспорта в стране, несмотря на его почти последовательное ежегодное снижение, остается высоким. По количеству таких ДТП и числу пострадавших в них детей-пассажиров этот вид аварийности занимает второе место после легковых автомобилей. За период с 2004 по 2008 гг. удельный вес количества рассматриваемых ДТП, числа погибших и раненых в них детей-пассажиров

сократился с 14,8; 13,6 и 14,0% до 11,6; 7,5 и 11,0% , а снижение абсолютных значений этих показателей составило 18,8; 18,2 и 45,8% соответственно (рис. 14).

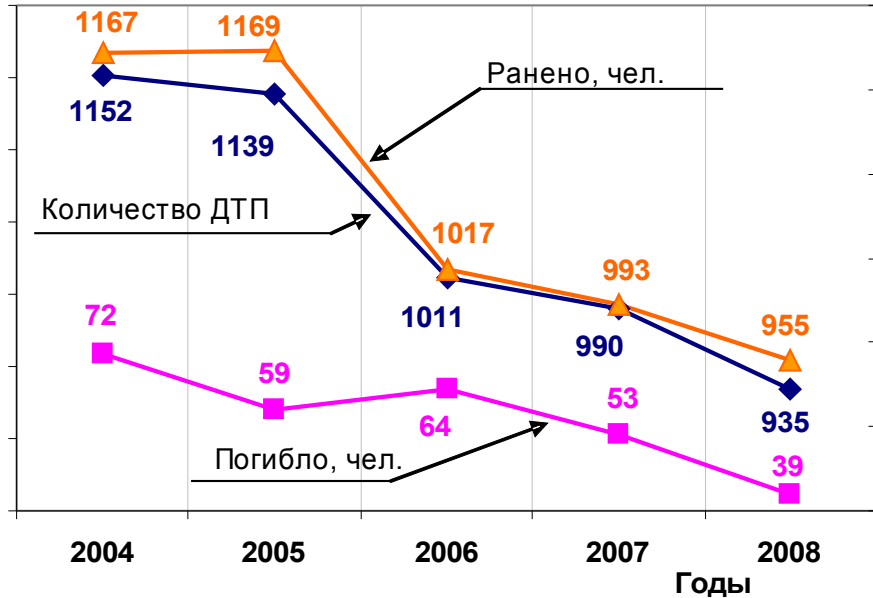


Рис. 14. Количество ДТП, число погибших и раненых детей-пассажиров мототранспорта (2005 – 2008 гг.)

Тяжесть последствий ДТП с участием детей-пассажиров мототранспорта почти на половину меньше, чем легковых автомобилей (3,9 против 6,1), а значение относительного показателя, характеризующего этот вид аварийности, – число погибших на 10 тыс. ТС – почти соответствует ему (0,13 против 0,14).

Наибольшие доли количества таких ДТП (27,3%) и числа раненых в них детей-пассажиров (27,0%) составили в регионах Центрального федерального округа. Почти по 17,0% от общих значений перечисленных показателей приходится на Южный и Сибирский федеральные округа. Свыше четверти (25,6%) численности погибших детей-пассажиров мототранспорта зарегистрировано в ДТП на территории Приволжского федерального округа.

Среди регионов страны, наибольшее абсолютное количество таких ДТП, число погибших и раненых в них детей-пассажиров произошло в

Краснодарском крае (81 ДТП, 3 чел. и 84 чел.), Московской области (48 ДТП, 1 чел. и 49 чел.), Ростовской области (35 ДТП, - и 38 чел.), Нижегородской области (34 ДТП, 2 чел. и 15 чел.), Красноярском крае (34 ДТП, 3 и 34 чел.), Владимирской области (30 ДТП, 1 чел. и 30 чел.) и Приморском крае (29 ДТП, 2 чел. и 28 чел.).

Для мототранспорта, по сравнению с другими типами автотранспорта страны, характерно самое значительное преобладание старых ТС со сроком эксплуатации свыше 10 лет. В исследуемом периоде их численность уменьшилась на 16,6%, а удельный вес вырос с 81,9% до 91,0%. Поэтому, несмотря на существенное снижение данного вида аварийности, доли основных показателей с участием водителей старого мототранспорта остаются наибольшими (табл. 27, 28, 29).

Таблица 27

Распределение количества ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами мототранспорта по срокам их эксплуатации (2004, 2007 и 2008 гг.)

Срок эксплуатации мототранспорта	Удельный вес, %:			Количество ДТП в 2008 г. относительно аналогичного показателя 2004 г., в %
	2004	2007	2008	
До 5 лет	3,1	8,1	16,4	380,6
5 -10 лет	6,0	10,5	12,4	148,3
Свыше 10 лет	90,9	81,4	71,2	56,6

Таблица 28

Распределение числа погибших детей-пассажиров мототранспорта по срокам их эксплуатации (2004, 2007 и 2008 гг.)

Срок эксплуатации мототранспорта	Удельный вес, %:			Число погибших в 2008 г. относительно аналогичного показателя 2004 г., в %
	2004	2007	2008	
До 5 лет	4,7	2,1	5,6	66,7
5 -10 лет	4,7	8,5	11,1	133,3
Свыше 10 лет	90,6	89,4	83,3	51,7

Таблица 29

Распределение числа раненых детей-пассажигов мототранспорта по срокам их эксплуатации (2004, 2007 и 2008 гг.)

Срок эксплуатации мототранспорта	Удельный вес, в %:			Число раненых в 2008 г. относительно аналогичного показателя 2004 г.,
	2004	в %	2008	
До 5 лет	3,2	7,9	16,8	396,8
5 -10 лет	6,2	10,7	12,0	141,9
Свыше 10 лет	90,7	81,4	71,1	57,1

Сравнительный анализ относительных показателей аварийности свидетельствует о том, что ДТП с участием мототранспорта со сроком эксплуатации более 10 лет характеризуются самыми высокими: тяжестью последствий (на 100 пострадавших приходится 6 погибших) и средним числом погибших в 100 ДТП (6). А максимальный риск гибели в ДТП имеют дети-пассажиры мототранспорта со сроком эксплуатации менее 5 лет (табл. 30).

Таблица 30

Относительные показатели аварийности с участием детей-пассажигов мототранспорта различного срока эксплуатации (2004, 2008 гг.)

Срок эксплуатации автобусов	Тяжесть последствий ДТП		Погибло/100 ДТП		Ранено/100 ДТП		Погибло/10 тыс. ТС	
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008
До 5 лет	8,8	1,6	9,7	1,7	100,0	104,2	0,34	0,40
5 – 10 лет	4,6	4,3	5,0	4,5	103,3	98,9	0,05	0,19
Более 10 лет	6,0	5,5	6,4	5,8	100,3	101,4	0,18	0,11

Выводы

Результаты исследования состояния и динамики основных показателей аварийности с пострадавшими детьми-пассажирами различных типов ТС позволили сделать следующие выводы:

1. Дети-пассажиры относятся к группе пассивных участников дорожного движения, практически не оказывающих влияния на режим и безопасность движения. Поэтому состояние их дорожно-транспортного

травматизма определяется главным образом профессиональным уровнем и дисциплиной водителей ТС.

2. Основной причиной гибели и ранения в ДТП подавляющего числа детей-пассажиров остаются нарушения ПДД водителями автомототранспортных средств.
3. Ежегодно абсолютное большинство численности пострадавших в ДТП детей-пассажиров составляют дети, получившие травмы различной степени тяжести в ДТП, совершенных в процессе их перевозки в легковых автомобилях.
4. Влияние на аварийность с участием детей-пассажиров водителей легкового транспорта, как в удельных, так и в абсолютных показателях, ежегодно растет. В 2008 г. удельный вес количества таких ДТП, числа погибших и раненых в них детей-пассажиров составил 78,7; 86,3 и 79,0% соответственно. Это определяет первостепенное и приоритетное значение направления деятельности по профилактике данного вида аварийности.
5. Свыше 90,0% количества ДТП и числа пострадавших в них детей-пассажиров легковых автомобилей было результатом нарушений Правил дорожного движения водителями этого вида ТС.
6. Наибольшее количества ДТП с пострадавшими детьми-пассажирами легковых автомобилей произошло из-за несоблюдения водителями скоростного режима движения.
7. Сложилась негативная динамика роста основных показателей аварийности связанных с опасным маневрированием в процессе движения - неправильным выбором дистанции, нарушением правил обгона и перестроения.
8. Опасность перевозки детей легковыми автомобилями остается высокой, о чем свидетельствуют значения относительных показателей аварийности - тяжести последствий ДТП и среднего числа погибших и раненых в расчете на 100 ДТП. Риск гибели в таких ДТП детей-

пассажиров (число погибших в расчете на 10 тыс. ТС) составляет абсолютный максимум среди ДТП с участием ТС всех типов. В исследуемом периоде только для аварийности на легковом транспорте характерен рост абсолютного большинства рассмотренных относительных показателей.

9. В 2008 г. наибольшее количество ДТП и число пострадавших в них детей-пассажиров легковых автомобилей произошло в регионах Центрального федерального округа – 26,5% от общего количества ДТП, 21,8% и 26,2% - числа погибших и раненых.
10. Наиболее опасной, с точки зрения вероятности гибели в ДТП, является перевозка детей-пассажиров на переднем сидении рядом с водителем и на заднем сидении слева по ходу движения. Показатели тяжести последствий (7,5 и 7,0) и среднего числа погибших на 100 таких ДТП (7,5 и 7,1) имеют максимальные значения. Вместе с тем, максимальное число погибших детей-пассажиров (17,9%) при совершении ДТП находилось в середине заднего сидения автомобиля.
11. Наибольшее число пострадавших детей-пассажиров получили травмы различной степени тяжести в легковых автомобилях со сроком эксплуатации более 10 лет. Среди общего числа погибших детей-пассажиров наибольшую численность и удельный вес (35,0%) составили погибшие в легковых автомобилях со сроком эксплуатации до 5 лет.
12. В 2004 – 2008 гг. особенно значимым (более чем на 45,0%) было увеличение количества ДТП, числа погибших и раненых детей-пассажиров автомобилей со сроком эксплуатации до 5 лет.
13. Высокими значениями тяжести последствий и риска гибели в ДТП характеризовались происшествия с автомобилями срока эксплуатации от 5 до 10 лет и до 5 лет. А для аварийности на старых автомобилях (более 10 лет) характерно самое высокое среднее число раненых детей-пассажиров в расчете на 100 ДТП.

14. Аварийность с участием автобусов имеет минимальные абсолютные значения числа погибших в них детей-пассажиров и относительных показателей аварийности (тяжести последствий ДТП и среднего числа погибших в 100 ДТП). И характеризуется самым высоким относительным уровнем показателя среднего числа раненых детей на 100 ДТП.
15. Максимальным количеством ДТП и числом раненых детей-пассажиров характеризуется аварийность с участием автобусов со сроком эксплуатации до 5 лет, а числом погибших – от 5 до 10 лет. Наибольшую опасность для детей-пассажиров с точки зрения вероятности их гибели, ранения и риска получения смертельных травм в ДТП имеют автобусы со сроком эксплуатации от 5 до 10 лет.
16. Удельные веса количества ДТП и числа раненых детей-пассажиров грузовых автомобилей имеют минимальные значения (1,5% и 1,4%). По абсолютной численности погибших в таких ДТП и их удельному весу грузовой транспорт имеет более высокие значения, чем автобусы. Основные показатели аварийности этого вида снизились и по отношению к аналогичным показателям 2004 г. составили 25,6; 32,8 и 38,9% соответственно, однако, тяжесть последствий ДТП с детьми-пассажирами грузовых автомобилях остается самой высокой по сравнению со всеми другими типами ТС.
17. Наибольшим количеством ДТП и числом раненых детей-пассажиров характеризуется аварийность с участием грузовых автомобилей, имеющих срок эксплуатации более 10 лет. Наибольшую опасность с точки зрения тяжести последствий, вероятности гибели в ДТП имеют дети-пассажиры грузовых автомобилей со сроком эксплуатации от 5 до 10 лет, а по вероятности ранения (среднему числу раненых в каждых 100 ДТП) – до 5 лет.
18. Уровень травматизма детей-пассажиров мототранспорта в стране, несмотря на его, почти последовательное ежегодное снижение,

остаётся высоким. По количеству таких ДТП и числу пострадавших в них детей-пассажиров этот вид аварийности занимает второе место после легковых автомобилей.

19. Тяжесть последствий ДТП с участием детей-пассажиров мототранспорта почти на половину меньше, чем легковых автомобилей, а значение риска гибели в таких ДТП почти соответствует им. Наибольшие доли количества таких ДТП (27,3%) и числа раненых в них детей-пассажиров мототранспорта (27,0%) составили в регионах Центрального федерального округа. Почти по 17,0% от значений перечисленных показателей приходится на Южный и Сибирский федеральные округа. Свыше четверти (25,6%) численности погибших детей-пассажиров мототранспорта зарегистрировано в ДТП на территории Приволжского федерального округа.
20. Несмотря на существенное снижение данного вида аварийности, доли основных показателей с участием водителей мототранспорта со сроком эксплуатации более 10 лет остаются наибольшими и характеризуются самыми высокими значениями тяжести последствий, а также средним числом погибших в 100 ДТП. Максимальный риск гибели в ДТП имеют дети-пассажиры мототранспорта со сроком эксплуатации менее 5 лет.

3. Анализ правовых основ и опыта применения детских удерживающих устройств на автомобильном транспорте

3.1. Классификация детских удерживающих устройств

Наиболее распространенными модификациями ДУУ являются:

съемное сиденье (кресло) для детей - ДУУ, включающее в себя сиденье, на котором находится ребенок, используемое с ремнем

безопасности для взрослых, закрепленное как по ходу движения ТС, так и в положении спиной вперед;

дополнительная подушка (бустер) - упругая подушка, которую можно использовать с ремнем безопасности для взрослых;

направляющая ляжка - ляжка, которая удерживает плечевую ляжку ремня безопасности для взрослых в положении, при котором ее можно использовать для детей. Ляжка может быть поясная, плечевая, Y-образная и т.д.;

детская люлька - удерживающая система, предназначенная для удержания ребенка (в основном в возрасте до 1 года) в лежачем положении на спине или на животе.

Правила ЕЭК ООН № 44 классифицируют ДУУ в зависимости от конструкции устройства и веса ребенка (таблица 31).

Таблица 31

Классификация детских удерживающих устройств

Название группы	Вес ребенка	Примерный возраст	Способ установки
Группа 0	Менее 10 кг	От рождения до 6 месяцев	Боком по ходу движения
Группа 0+	Менее 13 кг	От рождения до 1 года	Спиной по ходу движения
Группа I	9-18 кг	От 1 года до 4 лет	Лицом по ходу движения
Группа II	15-25 кг	От 3 до 7 лет	Лицом по ходу движения
Группа III	22-36 кг	От 6 до 12 лет	Лицом по ходу движения

Специальная подушка («бустер») предназначена для высоких детей как средство защиты от «выскальзывания» ребенка из-под штатного ремня безопасности, предупреждения неправильного размещения ремня безопасности на теле ребенка и защиты от травм брюшной полости и шеи.

По правилам ЕЭК ООН №44 ДУУ подразделяются на четыре категории (в зависимости от места расположения удерживающих устройств в автомобиле и типа ТС):

Ограниченная категория – ДУУ предназначены для использования на передних и задних сидениях ТС с помощью ремня безопасности для взрослых, либо креплений ISOFIX, если установка удерживающих устройств предусматривается инструкциями завода-изготовителя ТС или ДУУ для конкретных сидений и типов ТС;

Универсальная категория – ДУУ предназначены для использования на передних и задних сидениях ТС (в соответствии с инструкциями завода-изготовителя) с помощью ремня безопасности для взрослых, либо креплений ISOFIX;

Ограниченная категория – ДУУ предназначены для использования на передних и задних сидениях ТС с помощью ремня безопасности для взрослых, либо креплений ISOFIX, если установка удерживающих устройств предусматривается инструкциями завода-изготовителя ТС или ДУУ для конкретных сидений и типов ТС;

Полууниверсальная категория – ДУУ предназначены для использования на передних и задних сидениях ТС (в соответствии с инструкциями завода-изготовителя) с помощью нижних креплений ISOFIX и дополнительных креплений.

Особая категория – ДУУ предназначены для использования на конкретных типах ТС на всех местах для сидения, а также в багажном отделении салона (согласно инструкциям завода-изготовителя) с помощью креплений, сконструированных заводом-изготовителем ТС или ДУУ.

В зависимости от категории ДУУ оно должно быть прикреплено к кузову ТС или каркасу сидения с помощью ремня безопасности для взрослых (с втягивающим устройством или без него) или с помощью нижних креплений ISOFIX и дополнительных креплений.

3.2. Анализ нормативных правовых актов, регламентирующих порядок перевозки детей в автомобильном транспорте в зарубежных странах и Российской Федерации

Европейские страны имеют многолетний опыт контроля безопасности детей-пассажигов при перевозках на автотранспорте. Правовой основой для обеспечения безопасности детей-пассажигов выступают правила перевозки детей с использованием ДУУ.

Основным международным нормативным документом, регламентирующим требования безопасности к конструкции ДУУ, являются Правила ЕЭК ООН №44 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения удерживающих устройств для детей, находящихся в автотранспортных средствах». В настоящее время эти Правила, обязывающие использовать удерживающие устройства при перевозке детей в возрасте до 12 лет и ростом до 150 см, применяются большинством экономически развитых стран.

Правила ЕЭК ООН №44 устанавливают следующие основные требования безопасности к конструкции ДУУ:

обеспечение защиты при любой допустимой установке удерживающего устройства, сведение к минимуму опасности получения повреждений ребенком или другими пассажирами ТС;

удобство и быстрота посадки и высадки ребенка;

исключение неудобства пользования, перемещения лямок ремней на уязвимые части тела ребенка (живот, пах и т.д.);

сведение к минимуму возможности неправильной сборки, использования и открытия дополнительных удерживающих приспособлений лицами, оказывающими помощь в случае ДТП;

отсутствие острых углов и выступов, способных нанести ребенку или взрослому пассажиру травмы, повредить чехлы сидений ТС или одежду пассажиров, привести к износу лямок в результате трения.

В России основные вопросы применения водителями и пассажирами ТС ремней безопасности и ДУУ, регламентируются Правилами дорожного движения Российской Федерации и Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 14.12.2005 №767 раздел 22 ПДД РФ был дополнен пунктом 22.9, согласно которому «перевозка детей до 12-летнего возраста в ТС, оборудованных ремнями безопасности, должна осуществляться с использованием специальных ДУУ, соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией ТС, а на переднем сиденье легкового автомобиля - только с использованием специальных ДУУ».

Положения пункта 22.9 ПДД РФ распространяются исключительно на владельцев ТС, оборудованных ремнями безопасности, если их установка предусмотрена конструкцией конкретного ТС. Ранее требование ПДД РФ перевозить детей с использованием ДУУ распространялось только на сидение расположенное рядом с водителем.

С 1 января 2007 г. перевозка детей в автотранспортных средствах допускается лишь при условии обеспечения их безопасности (для детей до 12 лет - с использованием ДУУ или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности) с учетом особенностей конструкции ТС.

Требования к ДУУ для перевозки детей в легковых автомобилях устанавливает национальный стандарт ГОСТ Р 41.44-2005, принятый Приказом Ростехрегулирования № 318-ст от 20.12.2005 г. и введенный в действие с 1 января 2007 г. ГОСТ Р 41.44-2005 разработан на основе Правил ЕЭК ООН № 44 «Единообразные предписания, касающиеся удерживающих устройств для детей, находящихся в механических транспортных средствах», действующих на территории Российской Федерации с 11 мая 2002 г.

До 1 января 2008 г. мерой административной ответственности за неприменение ремней безопасности являлось предупреждение или штраф в размере 100 рублей (до 22 июня 2007 г. – 50 рублей). С 1 января 2008 г. размер административного штрафа за управление ТС водителем без использования ремня безопасности или перевозку пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, был увеличен в 5 раз. Следует отметить, что эта статья КоАП РФ непосредственно на ДУУ не распространяется, что делает практически невозможным проводить анализ правоприменительной практики по отношению к использованию ДУУ.

Однако на сегодняшний день размеры штрафных санкций за нарушение правил применения ремней безопасности и ДУУ в России остаются одними из самых низких в мире (по сравнению с экономически развитыми странами).

Таблица 32

Санкции, предусмотренные за нарушение правил перевозки детей, в отдельных странах мира

Страна	Штраф (евро)	Лишение свободы (дни)	Штрафные баллы
Российская Федерация	11	не предусмотрено	не предусмотрены
Австрия	от 36 до 5 000	3	1
Бельгия	50	1-30	не предусмотрены
Великобритания	до 500 (фунтов стерлингов)	не предусмотрено	не предусмотрены
Греция	150	не предусмотрено	не предусмотрены
Германия	40	не предусмотрено	1
Дания	67	не предусмотрено	не предусмотрены
Испания	до 91	не предусмотрено	не предусмотрены
Нидерланды	45-75	не предусмотрено	не предусмотрены
Португалия	120-600	Предусмотрено	не предусмотрены
США	от 60	Предусмотрено	не предусмотрены

Страна	Штраф (евро)	Лишение свободы (дни)	Штрафные баллы
Франция	35	не предусмотрено	1
Чехия	50-83	не предусмотрено	2
Швеция	64	не предусмотрено	не предусмотрены

3.3 Анализ опыта и эффективности применения детских удерживающих устройств в зарубежных странах

Наиболее часто отмечается применение ДУУ для перевозки детей в автотранспортных средствах в экономически развитых странах (например, в Австралии - 90%, в США - 86%).

По данным Лаборатории транспортных исследований (Transport Research Laboratory) в Австралии в 1992 г. ремни безопасности и ДУУ применялись при перевозке 88% детей в возрасте до 1 года и 60% детей в возрасте от 10 до 13 лет. В 2002 г. этой же организацией было проведено аналогичное исследование (по 32 городам), которое показало, что уровень использования средств пассивной безопасности для детей существенно вырос. На переднем сидении 95% детей в возрасте до 13 лет были пристегнуты ремнями безопасности или перевозились в ДУУ. На заднем пассажирском сидении - 98% детей до 1 года, 97% детей в возрасте от 1 года до 4 лет и 86% детей 5-13 лет.

Исследование, проведенное в 2002 г. в США (выборка составила 9,3 тыс. детей в возрасте до 14 лет), установило, что чем старше становятся дети, тем чаще их перевозят без ДУУ (например, 20% детей 5–9 лет и 24% детей в возрасте 10–14 лет).

Австралийское Бюро транспортной безопасности в 2000 г. установило, что около 11% городского населения не использовало ДУУ при перевозке детей (среди сельских жителей этот показатель составлял 15%). Причем в качестве основной причины отказа от ДУУ отмечалось опасение, что ДУУ может травмировать ребенка.

Исследования, посвященные изучению эффективности ДУУ, свидетельствуют о том, что смертность среди пострадавших в ДТП детей при применении ДУУ снижается более чем на 80%, число тяжелых телесных повреждений – на 64-80%, а легких – на 70%. По данным ВОЗ, использование ДУУ позволяет сократить число погибших в ДТП детей до 1 года на 71%, детей от 1 года до 4 лет – на 54%. При применении ДУУ на переднем сидении автомобиля количество травм сокращается от 6% до 39%, на задних сидениях – от 11% до 31%.

Исследование, проведенное в Швеции в 1987 г., установило взаимосвязь между тяжестью травм, полученных детьми-пассажирами в результате ДТП, и способом установки удерживающего устройства в автомобиле. По результатам исследования наиболее безопасными признаны ДУУ, в которых ребенок располагался против хода движения автомобиля.

В 2001 г. эти выводы частично подтвердились канадскими исследованиями последствий ДТП, сопровождавшихся опрокидыванием ТС. Было установлено, что в таких ДТП риск травмирования детей выше в случае использования ДУУ, установленных по ходу движения ТС, с применением T-образного ремня безопасности.

Исследование по шкале максимального снижения риска повреждения (MAIS), проведенное в 1991 г. компаниями Carlsson, Norin & Ysander, выявило 92% снижение риска травмирования детей в ДТП при использовании ДУУ, установленных против хода движения автомобиля, и 60% снижение риска - если ДУУ установлено по ходу движения автомобиля.

Согласно результатам исследования Braver, Whitfield & Ferguson (1997), при использовании ДУУ, установленного на заднем сидении по ходу движения автомобиля, риск гибели ребенка в ДТП сокращается на 35-50% по сравнению с использованием ДУУ на переднем сидении против хода движения автомобиля.

Одним из факторов, способствующих травмированию детей-пассажиров, располагающихся в ДУУ против хода движения ТС, является

наличие подушки безопасности. В случае ДТП удар, нанесенный ребенку при раскрытии подушки безопасности, может привести к его гибели.

По данным Национального управления по безопасности движения автотранспорта США (NHTSA), в Соединенных Штатах в 2003 г. зарегистрировано 135 случаев гибели детей-пассажигов в результате раскрытия подушек безопасности. Примерно 75% детей, погибших в этих ДТП, не были пристегнуты ремнем безопасности или перевозились без использования ДУУ, 16% - находились в ДУУ, установленных против хода движения автомобиля.

Исследование страховой компании Folksam, проведенное в Швеции в 2003 г., показало, что, если ребенок располагается на переднем пассажирском сидении, автомобиль должен предусматривать возможность дезактивации подушки безопасности. В настоящее время в Швеции действует запрещение располагаться на сидениях, оборудованных подушкам безопасности, лицам ростом менее 140 см.

В результате проведения в 1997 г. исследования Gotschall было проанализировано 97 ДТП, в которых пострадал 121 ребенок. Ошибки в использовании ремней безопасности и ДУУ обнаружены в 84% случаев. В исследовании Sweitzer, Rink, Corey and Goldsmith (2002) проанализировано 499 ДТП с участием детей, в 33% случаев дети не были пристегнуты ремнем безопасности, а в 20% случае - ДУУ были неправильно установлены в ТС.

В Великобритании в 2002 г. Королевским обществом предотвращения ДТП были выявлены следующие типичные ошибки при перевозке детей в ДУУ: неплотно зафиксирован ремень безопасности, ДУУ не соответствует модели автомобиля, устаревшая модель ДУУ, ДУУ не подходит ребенку по размеру.

Исследование Biagioli, проведенное в 2002 г. в США, определило список основных правил, которые необходимо соблюдать при использовании ДУУ:

не устанавливать ДУУ против хода движения автомобиля без отключения подушек безопасности;

дети в возрасте до 1 года обязательно должны располагаться в ДУУ против хода движения автомобиля;

ДУУ должно соответствовать весу и росту ребенка;

двусторонние ДУУ (трансформеры) также должны иметь ограничения по весу для каждого направления;

ремень безопасности должен быть правильно установлен и пристегнут;

не допускается более 1 дюйма (2,54 см) смещения (колебаний) ДУУ при движении автомобиля;

«козырек» (защита от солнца) не должен быть опущен, если ДУУ установлено на переднем сидении;

ремни безопасности для детей должны быть достаточно плотными и тугими;

угол наклона ДУУ, в котором ребенок расположен против хода движения автомобиля, должен быть 45 градусов;

пряжка ремня безопасности для детей должна быть на уровне подмышки;

ДУУ не должно использоваться более 10 лет;

в случае попадания в ДТП ДУУ обязательно должно быть заменено.

В 2002 г. Cody, Mickalide Paul & Colella (США) определили основные направления государственной политики по повышению уровня использования ремней безопасности и ДУУ при перевозке детей на автотранспорте:

ужесточение законодательства об обязательном использовании ДУУ и ремней безопасности;

дополнительные образовательные программы;

улучшение информирования населения о важности и преимуществах использования ДУУ и ремней безопасности;

поддержка производителей ДУУ и ремней безопасности;

поддержка исследований и разработок в области повышения качества ДУУ и ремней безопасности.

Выводы

1. В странах с высоким уровнем экономического развития безопасность детей-пассажигов ТС обеспечивается путем принятия национальных законодательных норм, регламентирующих правила перевозки детей с использованием ДУУ. Основным международным нормативным документом, определяющим требования безопасности к конструкции ДУУ, являются Правила ЕЭК ООН №44.
2. Законодательством зарубежных стран предусмотрена ответственность за нарушение требований об обязательном применении ремней безопасности и ДУУ преимущественно в виде взимания административного штрафа (от 25 до 5 000 евро) и начисления штрафных баллов, в Российской Федерации - штраф составляет 500 рублей (11 евро).
3. В Российской Федерации за последние годы появилось несколько нормативных правовых актов регламентирующих правила применения ДУУ и ответственность за нарушения этих правил. Следует отметить, что ни одна статья КоАП РФ непосредственно на ДУУ не распространяется, что делает практически невозможным проводить анализ правоприменительной практики по отношению к использованию ДУУ.
4. Согласно зарубежным исследованиям, при использовании ДУУ число погибших детей-пассажигов сокращается более чем на 80%, число тяжелых телесных повреждений – на 64% – 80 %, легких телесных повреждений – на 70%.
5. Типичные ошибки при перевозке детей в ДУУ: ремень безопасности зафиксирован неплотно, ДУУ не соответствует модели автомобиля или не подходит ребенку по размеру, используется ДУУ устаревшей модели.

Предложения

Результаты исследования причин, условий и факторов травмирования детей-пассажиров в дорожно-транспортных происшествиях, анализа нормативного правового регулирования порядка перевозки детей автомобильным транспортом и опыта применения ДУУ и РБ позволили разработать следующие предложения.

Учитывая, что данный вид аварийности имеет четко выраженный региональный характер, предлагается все мероприятия по повышению безопасности детей-пассажиров основывать на результатах детального анализа причин, условий и факторов аварийности с участием детей в конкретном регионе.

При выборе времени проведения масштабных операций по контролю за использованием ДУУ для получения более эффективных результатов основываться на данных аналитических исследований, учитывающих региональные особенности и позволяющих определить время (месяц, день недели, времена суток) когда количество ДТП с участием детей-пассажиров и тяжесть их последствий имеют самые высокие значения. Используя результаты таких исследований, рекомендовать водителям ТС размещать ДУУ в наиболее безопасных местах салона автомобиля.

Для повышения безопасности пассажирских перевозок детей в автомобилях необходимо развитие практики применения ДУУ и РБ. С этой целью необходимо внести изменения в действующие Правила дорожного движения для приведения их в соответствие требованиям Правил ЕЭК ООН №44 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения удерживающих устройств для детей, находящихся в автотранспортных средствах», которые обязывают использовать удерживающие устройства при перевозке детей не только по возрастному ограничению, но и по росту. Предлагается пункт 22.9 ПДД РФ изложить в редакции: «перевозка детей до 12-летнего возраста или ростом до 150 см в ТС, оборудованных ремнями безопасности, должна осуществляться с использованием специальных ДУУ,

соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией ТС, а на переднем сиденье легкового автомобиля - только с использованием специальных ДУУ».

Для возможности контроля за практикой не выполнения требований Правил дорожного движения в части применения ДУУ необходимо введение дополнительной статьи КоАП РФ об ответственности за нарушение этой нормы.

Разработать нормативную правовую базу по введению требования обязательного оснащения ДУУ и РБ автомобилей осуществляющих платные таксомоторные пассажирские перевозки, запрещению перевозки детей грузовыми автомобилями и мототранспортом.

Наряду с принудительными мерами по контролю за использованием ДУУ в легковых автомобилях, расширить диапазон пропагандистских и благотворительных мероприятий по их добровольному применению с привлечением к этой деятельности организаций Минздравсоцразвития, Минобразования и Минтранса Российской Федерации. Для этого необходима разработка новых форм и методов такой работы вплоть до бесплатного обеспечения водителей легковых автомобилей, осуществляющих регулярные перевозки детей, детскими удерживающими устройствами.