



安全座椅保障乘车安全使用率偏低、伤亡率居高;针对儿童安全座椅的使用情况,我国目前尚未在国家层面进行立法,只有少数地方性规定

## 儿童安全座椅使用亟待立法规范

在父母眼里,安全是一条不可退让的底线,尤其在出行过程中,交通安全最重要。

最近,有4年育儿经验的北京妈妈廖凡再次陷入矛盾,带着孩子乘车出行时究竟是否需要安全座椅保障安全。

贵而无用、华而不实,这是廖凡曾被灌输的对安全座椅的定位。直到发生在自己身边的一件事情改变了她的看法。

这件事情发生在女儿6个月大的时候。那一次,廖凡开车,廖凡的母亲抱着孩子坐在后排。出小区门时,车速以每小时5公里的速度行驶。车刚出小区门,突然蹿出一辆电动自行车,廖凡紧急刹车,虽然没有撞上,但孩子的头差点撞到了前排座椅上。“这么慢的速度都会出现这种情况,更何况上路后不低于每小时40公里的速度。”廖凡回忆说,这件事情发生后,家人都不再质疑安全座椅的作用了。

之后,廖凡给孩子买了安全座椅,无奈孩子用不惯,以致于一上车就哭闹。尽管如此,每次开车出行,廖凡还是强行将孩子按在安全座椅上。“看过太多孩子被车甩出去的視頻,所以为了安全,无论女儿多抗拒,我都坚持让她坐安全座椅。”廖凡说。

事实上,随着政策法规等相关内容进一步规范,行业陆续出台了一些认证标准,公众的出行安全意识不断增强。但记者采访发现,实际情况仍然不容乐观,“叫好不叫座”成为儿童安全座椅的新窘境。



### A 安装座椅至关重要 可以消除预见风险

像廖凡的女儿那样有惊无险的毕竟是少数,还有不少父母在一瞬间便要承受孩子受伤的痛楚。

一位父亲带着不到3岁的孩子出去玩,为了方便照顾,他将孩子安置在副驾驶位。

听到孩子说想喝水后,这位父亲低头去拿水。那一瞬间,汽车发生连环追尾。300公斤重的安全气囊直接撞击到孩子脑部。

“送来医院的时候,根本不知道孩子长什么样子。”近日,北京儿童医院急诊科主任王荃在儿童安全座椅媒体培训会上回忆道。

据王荃介绍,她曾收治过一名1岁多的患儿,母亲开车出行发生追尾,奶奶抱着孩子坐在副驾驶,奶奶当场死亡,孩子的头撞在挡风玻璃上,脑子里全是血,“虽然孩子最后活下来了,但可以想象今后的生活质量是什么样的。”

北京儿童医院曾对2014年1月至2016年8月接受的126例因创伤性颅脑损伤需急诊或住院患儿统计发现,儿童道路交通伤害有54例,其中机动车内乘客占到54%。不使用儿童安全座椅、安全带或头盔等安全措施,12岁以下儿童坐副驾驶为交通伤害主要问题。

在北京儿童医院急诊科调研的道路

交通伤害导致的创伤性颅脑损伤儿童中,54%是机动车内乘客,37%是行人,9%是摩托车、自行车、电动车乘客。值得注意的是,1岁以下的创伤性颅脑损伤儿童全部是机动车内的乘客。包括这些1岁以内的乘客,所有车内的创伤性颅脑损伤儿童无一例安装儿童安全座椅。

世界卫生组织发布的《2018年全球道路安全现状报告》也显示,全球道路交通每年死亡135万人,是5岁至14岁儿童的第一大杀手。

根据中国社会科学院此前发布的资料,我国每年有超过1.85万名儿童死于交通事故。

### B 家长安全意识薄弱 儿童座椅使用率低

在儿童安全座椅媒体培训会上,世界卫生组织驻华代表处疾病控制协调员施南说,道路交通伤害不是意外,而是一种可以预防的流行病伤害,通过使用儿童安全座椅可以减少54%至70%的死亡率。

“1岁以下的儿童座椅使用率是最低的,而恰恰是这群人最需要使用。”中国疾控中心慢病中心伤害防控与心理健康室副研究员耳玉亮说,超过40%的家长不使用安全座椅的主要原因是孩子不想坐,约三分之一的家长不购买安全座椅的主要原因是孩子乘车机会少。

廖凡说,她所在的妈妈微信群中,常常会就儿童安全座椅的选择进行讨论,“大家经常吐槽安装、拆洗麻烦。还有的因孩子不喜欢、哭闹而放弃使用。儿童安全座椅即便被买回了家,也未发挥作用。”她观察到,很多家长都属于犹豫派和观望派。在他们眼中,儿童安全座椅并非必需品,在保障交通安全方面最多是锦上添花。

已经有两个孩子的北京律师梁乐则认为,不用总去分析别人为什么不这样做,更应该关注我为什么这样做。关于儿童安全座椅的作用、不使用儿童安全座椅对儿童在车祸中的伤害等知识,在网上查就可获知。

正因如此,梁乐和家人一致选择从孩子出生就使用婴儿安全提篮。“不过,我们最初也没有做到。孩子出生后,网购的婴儿安全提篮还在路上。所以,在出院那天,我们同大多数有车一族一样,由家长紧紧抱着孩子。最后平安到家,但我知道这是侥幸。”

出院两个月后,安全提篮到了。这两个月时间里,梁乐有几次带孩子乘坐汽车的经历。回忆起那些经历,梁乐再次用到了“侥幸”这个词。她说:“这是有重大安全隐患的,是在赌博。”

梁乐之所以这么说,是因为身边发生过不少惨痛的教训。“我的一个朋友在4年前发生一起轻微车祸,同车的大人都没事,只有抱在手里的孩子出大事了。孩

子现在是高位截瘫,除了毁掉这个孩子健康的身体,还把这个家庭给毁了。”梁乐说,“身边的案例足以说明,孩子乘车时不使用安全座椅,就会把孩子置于‘可预见的风险’之中。这个可预见的风险,只需要花800多元买一个婴儿安全提篮,正确安装,每次带孩子出门时都使用,就可以消除。”

不过,梁乐同时注意到,除了家长的安全意识以外,儿童安全座椅产品市场不规范也是安全座椅使用不普遍的原因。

“儿童安全座椅的价格从百元到上千元,这也让无力辨别、挑选的家长畏惧和犯难。”梁乐说,“早在2015年就有规定,未获认证的儿童安全座椅产品不得出厂、销售、使用。但实际上,不合规甚至有严重安全隐患的产品仍然存在。”

此外,对于儿童安全座椅适用于多大年龄段的儿童,多久要更换,出租车、网约车等营运车辆配备儿童安全座椅等问题,目前也没有一个权威的标准和说法。

### C 推动全国统一立法 强化教育严格执法

对于目前仍有不少家长漠视使用安全座椅,以各式各样的理由拒绝使用安全座椅的情况,北京工业大学城市交通学院院长陈艳艳认为,在我国,儿童安全座椅使用的全民意识比较薄弱,社会也缺乏教育。家长对于不使用儿童安全座椅的危害并不了解,也不了解碰撞之后对儿童的伤害,他们认为自己抱着会更安全,这其实是一个错误的认识。此外,在儿童安全座椅方面的立法和执法还比较弱。

北京市律师协会交通专业委员会秘书长黄海波则认为,我国汽车工业起步和私家车普及都比较晚,法律强制性规定欠缺,家长对儿童坐车应当使用安全座位未引起足够的重视,才是很多家长未习惯使用儿童安全座椅的原因,并非教育问题。“我国法律针对儿童安全座椅使用的立法是欠缺的,目前还没有国家层面的立法,只有少数地方性规定。”

《2018年全球道路安全现状报告》建议,儿童安全座椅使用应当存在于国家法律,规定10岁及以下或身高不足1.35米的儿童使用儿童安全座椅,并禁止儿童坐在副驾驶位,但全球仅有33个国家符合。

在我国,2007年以来,尽管上海、深圳、杭州等城市陆续通过修订地方法规实现儿童交通安全立法,但目前仅有上海、深圳两地会对未安装儿童安全座椅车辆驾驶人有惩罚性措施。如深圳于2015年1月提出,四周岁以下儿童乘坐小型、微型非营运载客汽车未使用符合国家标准儿童安全座椅的,处以300元罚款。

关于儿童安全座椅全国立法难以推进的原因,有业内人士认为,主要是家长不认可、不了解。一项针对上海、深圳两地的研究发现,约四分之三的家长支持儿童安全座椅国家立法,但仅有40%左右的家长知晓当地儿童安全座椅相关法律。

“目前全国性立法缺失与汽车工业发展较晚,与私家车普及落后有一定关系。随着私家车大量涌入百姓家,百姓的生活质量提高后,相信应该很快可以推进全国性立法。”黄海波说。

然而,我国国情的复杂性也不容忽视。据王荃介绍,根据全国各省(区、市)道路交通伤害死亡率分布图,相对发达的东部地区道路交通伤害死亡率最低,西部欠发达地区道路交通安全伤害的死亡率最高。

执法难题同样不容忽视。据耳玉亮介绍,通过对上海和深圳两地儿童安全座椅地方条例出台前后的情况进行研究发现,儿童安全座椅的拥有率、使用率均有明显提升。2018年,在上海和深圳有私家车且有0岁至6岁儿童的家庭中,儿童安全座椅拥有率分别为80%和64%,但使用情况却下降至62%和48%。

不少受访的家长对记者说,现实中,多数城市还只是偏软性的倡议执行模式,交管部门没有将不配备儿童安全座椅与处罚挂钩。只倡议不处罚的管理虽然人性化,但也因为震慑力不够,给了家长们一个不安装儿童安全座椅的理由。

“儿童安全座椅安装难以使用电子警察执法,通常都是靠警力查处。很多地方存在警力不足,落实确实存在困难。”陈艳艳说。

正因如此,有业内专家称,目前检查儿童安全座椅的使用主要通过拦截,但执法率肯定不及使用电子眼检测超速,扩大使用主要依赖家长提升意识。

“其实和查酒驾一样,酒驾也是由交警来查处。儿童安全座椅检查可以像查酒驾这样,以定期、不定期的方式进行查处。一般很难做到路路必查,所以我认为,可以提高违法成本,起到震慑作用。”陈艳艳说,“不使用安全座椅不至于到酒驾量刑的地步,可能是罚款。但我们能通过一些社会群体意识来抵制这种行为,比如信用制度、电子屏显示违规者等方式。”

关于执法有效性问题,黄海波认为处罚不是目的,“就目前情况而言,尽快立法应该是解决儿童安全座椅使用不足最有效的手段,立法后加强执法及安全教育。目前不应过于纠结如何查处的问题,相信一旦立法后,执法部门还是可以有适当的手段进行查处。随着科技发展,相应的执法手段也会不断完善。”据新华网