**АВАРИЯ НЕ ПО-ДЕТСКИ**

 Половина ДТП, в которых страдают дети, совершаются по вине тех, кто их везет.

 Абсолютное большинство аварий, в которых страдают дети, происходит по вине водителей. Именно водители оказываются виновниками почти половины ДТП с детьми-пассажирами. И, как правило, это родители пострадавших детей. Согласно официальной статистике аварийности, с марта по август отмечается рост количества дорожно-транспортных происшествий с детьми - время отпусков и школьных каникул. Пик обычно приходится на август.

 Итак, по статистике, каждое седьмое ДТП происходит с участием детей. В прошлом году с участием несовершеннолетних было зарегистрировано 15 849 ДТП, в которых погибли 554 и получили ранения 17 289 детей. Это почти 12 процентов от общего количества ДТП.

 Надо отметить, что число автоаварий и пострадавших в них детей в прошлом году снизилось на 4,7 % и 4,9% соответственно. Однако число погибших выросло на 6,1%. При этом несовершеннолетние все реже попадают в ДТП по собственной неосторожности. Уверенное снижение этого показателя на протяжении нескольких лет - следствие того, что обучению правилам безопасного поведения на дорогах уделяется самое пристальное внимание. Но дети по-прежнему страдают по вине тех, кто их перевозит.

 Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма - основное направление федерального проекта "Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги". Ежегодно Госавтоинспекция проводит более 30 тысяч профилактических мероприятий: плановые рейды, тематические акции, занятия с детьми, родителями и педагогами. Совместно с органами образования, здравоохранения и общественными организациями проводятся масштабные социальные кампании.

 Результаты этой работы очевидны. Но очевидно и то, что дети обучаются быстрее, чем их родители. В Госавтоинспекции обратили на это внимание. Так, Госавтоинспекция начала применять практику сплошной проверки перевозки детей. Она аналогична практике сплошной проверки на трезвость. То есть останавливаются все машины подряд. И если в салоне оказывается ребенок, проверяется правильность его перевозки.

 Напомним, что в каждом шестом ДТП с детьми-пассажирами зафиксированы нарушения правил их перевозки. Проще говоря, дети перевозились без детских удерживающих устройств. Смертельные травмы получил каждый третий ребенок.

 Типичное заблуждение водителей-родителей: если ехать недалеко, то и пристегивать детей необязательно. Но, как показывает практика, большинство аварий происходит в первые 40 минут с момента выезда автомобиля. Даже если водитель предельно аккуратен и соблюдает все требования Правил дорожного движения, нельзя не принимать во внимание то обстоятельство, что ты не один на дороге - есть другие водители, и ты не можешь поручиться за их действия.

 Типичное заблуждение водителей-родителей: если ехать недалеко, то и пристегивать детей необязательно. Но, как показывает практика, большинство аварий происходит в первые 40 минут с момента выезда.

 Статистика аварийности и результаты множества исследований убедительно демонстрируют, что детское автомобильное кресло спасает ребенка от гибели в большом количестве случаев. Поэтому тех, кому еще нет 12 лет, следует перевозить в нем. И не только на переднем сиденье, как того требуют ПДД, но и на заднем. Так вы надежнее защитите ребенка на случай аварии. К сожалению, есть родители, которые пренебрегают даже обязательными средствами пассивной защиты.

 Напомним, что в проекте нового Кодекса об административных правонарушениях заложена такая новелла, как повышенная ответственность для водителей в состоянии опьянения, которые перевозят детей. Если обычно за управление транспортным средством в состоянии опьянения предусмотрен штраф 30 тысяч и лишение прав на 1,5 - 2 года, то при таком обстоятельстве, как перевозка детей, штраф вырастет до 50 тысяч, а лишиться прав можно будет на 3 года. Впрочем, когда будет принят этот проект - неизвестно. Но очевидно, что повышенную ответственность за нарушение правил при перевозке детей нужно вводить уже сейчас.

 Еще один сезонный фактор детского дорожно-транспортного травматизма - это подростки на скутерах и мопедах. Любящие родители теперь дарят их детям по случаю окончания учебного года. Прежде покупали велосипед. Но дети растут, растут и их потребности. Поэтому подарили мопед. Про то, что на управление мопедом необходимо получить водительское удостоверение соответствующей категории "М", а получить его можно только после прохождения обучения и сдачи соответствующих экзаменов в Госавтоинспекции и строго с 16 лет, плюс наличие мотошлема и защитной экипировки, об этом как-то забывают. Последствия этой забывчивости могут оказаться самыми трагическими. В прошлом году в полтора раза выросло число погибших детей, которые управляли мопедами и приравненными к ним транспортными средствами. Ни прав, ни соответствующей подготовки у них не было. Возрастом не вышли.

 При развитии различных новых средств передвижения - электросамокатов, гироскутеров, моноколес - возникает новая опасность. Многие из них по техническим характеристикам соответствуют мопедам, а то и мотоциклам. Они способны развивать скорость более 80 км/ч, а значит, управлять ими без специальной подготовки и экипировки попросту нельзя. Но родители зачастую не принимают это во внимание, наивно полагая, что это всего лишь модная игрушка. Только вот эта игрушка может стать последней в жизни ребенка.

 Кстати, согласно данным официальной статистики аварийности, наибольшее количество ДТП с детьми-водителями происходит в июле.

 Говоря о профилактике детского дорожно-транспортного травматизма нельзя обойти такую важную тему, как организованные перевозки детей.

 В прошлом году в полтора раза выросло число погибших детей, которые управляли мопедами и приравненным к ним транспортом. Ни прав, ни соответствующей подготовки у них не было.

 Только за три месяца этого года сотрудниками Госавтоинспекции было рассмотрено почти 16 тысяч уведомлений об организованной перевозке групп детей автобусами. Из них почти тысяча уведомлений возвращены со статусом "перевозка не рекомендована".

 При этом в отношении организаторов перевозок составлено более 650 административных материалов. А штрафы в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях предусмотрены немалые. Для водителя - от 3 до 5 тысяч рублей, на должностные лица от 25 до 50 тысяч, для юридических лиц - от 100 до 200 тысяч рублей. Причем такой штраф может получить как обычная школа, так и автопредприятие.

 Российская Госавтоинспекция напоминает, что организованная перевозка группы детей - это перевозка в автобусе, не относящемся к маршрутному, группы детей численностью 8 и более человек, осуществляемая без их родителей или иных законных представителей.

 Для организованной перевозки групп детей установлены правила. Одно из обязательных требований - подача уведомления о такой перевозке. Сделать это можно двумя способами: обратиться в районное подразделение Госавтоинспекции по месту начала такой перевозки или заполнить форму на официальном сайте (гибдд.рф).

 В случае если организованная перевозка группы детей осуществляется одним или двумя автобусами, такое уведомление подается не позднее 48 часов до начала перевозки в междугородном сообщении и не позднее 24 часов до начала перевозок в городском и пригородном сообщениях.

 Если перевозка осуществляется тремя и более автобусами, подается заявка на сопровождение автобусов патрульным автомобилем в региональное управление Госавтоинспекции не менее чем за 10 дней до даты старта.

 При рассмотрении таких уведомлений автоинспекторы проверяют информацию о наличии действующего права управления у водителя, его стажа вождения, лицензии на осуществление перевозки пассажиров, сведений об обязательном прохождении государственного технического автобуса и наличии ОСАГО. А также историю водителя на предмет наличия нарушений Правил дорожного движения.

 Все правила продуманы, прописаны и законодательно закреплены. Следить за тем, чтобы они выполнялись, - обязанность Госавтоинспекции. И все-таки в первую очередь за жизнь и здоровье детей отвечают родители. Там, где речь идет о безопасности ребенка, нет места пресловутому человеческому фактору - неосторожности, некомпетентности, правовому нигилизму, лени, желанию сэкономить на транспортных расходах… Ни по закону, ни по совести.

 Материал подготовлен в рамках реализации федерального проекта "Безопасность дорожного движения" национального проекта "Безопасные качественные дороги".