

新民晚报

焦点

新修订的《上海市未成年人保护条例》今起施行。本报与触动传媒发起“儿童安全座椅”使用情况调查——

儿童乘车安全 家长亟待补课

法规

父母、其他监护人、其他成年人携带未满12周岁的未成年人乘车,不得安排其乘坐副驾驶座位;携带未满4岁的孩子乘坐家庭乘用车,应当配备并正确使用儿童安全座椅。

正确使用儿童安全座椅可使交通事故中儿童死亡率降低71%

未满四岁儿童乘坐

儿童乘车安全提示

未满十二岁儿童乘车

怀抱未满四岁儿童乘车

未满四岁儿童单独乘车

制图 贺信

今早记者在早教中心现场调查

仍有少数儿童未按规定乘车

上午8时30分,陆续有载着儿童的私家车驶入南丹东路255号的院子。在这里,一栋楼容纳了新东方泡泡少儿英语、赢在起点早教中心(徐家汇中心)、上海华浦教育进修学校(徐家汇校区)、金榜小班等多家儿童学习中心。

记者现场看到,仍有少数家长未按新法履行事。

3岁的虎子被奶奶抱着坐在后排。奶奶说,刚听了车里的广播,才知道今天开始4岁以下宝宝必须坐安全座椅。“我们家有的,但太占地方,装卸又麻烦。家离这里一点点路,抱着很安全。”11岁的彭彭,家到这里20分钟车程。爸爸刚一停车,彭彭就熟练地打开副驾驶的车门,跳下了车。只要坐车,副驾驶位置是他的

首选,他觉得那个位子宽敞,视野也好。彭彭的爸爸并不知道今天开始12岁以下的孩子不能坐副驾驶位置了。听记者介绍之后,他马上告诉儿子:“那以后要坐后排了哦。”

不过,大多数4岁以下宝宝都是坐着安全座椅来的,大一点的孩子也是独立坐在后排位置。

家长田先生说,孩子刚出生就买好了座椅。“小的时候反着坐,宝宝面向后排,现在可以正过来了。这些都是根据规定来的。出门都这样,孩子也喜欢。”2岁半的亮亮也是从小就坐安全座椅的,他说:“一定要坐安全座椅的。”记者问他为什么,他想了半天,然后说:“不坐警察叔叔会来抓我的。”本报记者 王文佳

今天,修订后的《上海市未成年人保护条例》正式施行。条例中规定:父母或者其他监护人以及其他成年人携带未满12周岁未成年人乘车的,不得安排其乘坐副驾驶座位;携带未满4周岁的未成年人乘坐家庭乘用车,应当配备并正确使用儿童安全座椅。

本报与触动传媒上月联合发起“儿童安全座椅”民意调查,共回收有效问卷89510份。调查发现,很多家长安全意识淡薄,存在不少乘车安全的误区。

新规知晓率并不高

中国社会科学院今年1月发布《2012-2013 中国汽车社会蓝皮书》称,我国每年超过1.85万名14岁以下儿童死于交通事故,死亡率是欧洲的2.5倍、美国的2.6倍。交通事故已成为我国14岁以下儿童的第一死因。可是直到出事的那一刻,很多家长还并不知道,他们的“想当然”可能让孩子处于危险之中。

问及“未成年人不能坐副驾驶的主要原因”,分别有近三成的受访者认为是“小孩好动,会干扰正常驾驶”(28.55%)和“孩子缺乏经验,无法对即将发生的危险即时做出反应”(29.91%)。只有41.54%的人了解“一旦发生碰撞,安全气囊和安全带都可能伤到孩子甚至导致死亡”。

据全球儿童安全组织中国区首席代表崔民彦介绍,目前安全气囊和安全带都是以成人坐姿身高设计的。安全带容易勒住孩子的头颈;气囊的位置往往就在儿童的头部,孩子的颅骨比较薄,一旦撞击,后果不堪设想。

中国汽车技术研究中心的实验数据显示,当轿车以每小时48公里的速度行驶时,碰撞的瞬间,7公斤的婴儿会像一个300公斤的重物一般冲向挡风玻璃,大人根本无法抱住。而根据世界卫生组织的数据,当轿车发生碰撞时,儿童安全座椅能使婴儿的死亡率降低71%。

配套服务相对滞后

当然,安全座椅的使用率不高,也不能完全归罪于家长的安全意识。法律缺乏强制性约束,汽车厂家、销售商和4S店缺乏配套服务,安全座椅价格不菲等,都是安全座椅无法普及的原因。

当问到“在购车及汽车维护时,您有被提醒过为儿童安装安全座椅吗?”,仅有38.29%的受访者回答有,近三分之一(32.35%)的受访者表示“没有,我也没装”。令人欣慰的是,有29.35%的受访家长虽然没有被提醒,依旧装了安全座椅。

“认为安全座椅都差不多,或是国外买的就一定好也是错误的。”崔民彦指出,安全座椅一定要选择和车辆安全系统标准相对应的,安装得当的话,前后左右的移动都不应超过3cm。崔民彦坦言:“我国安全座椅的配套服务还比较欠缺。”

我们应当认识到,未成年人乘车安全是个社会系统工程,不是靠一纸法规就能完全解决的,需要汽车厂家、安全座椅生产厂家、汽车使用者等各方面配合。任何一个中间环节断开,都可能使得法规在汽车使用环节被架空。

此次修订的法规,虽然有很好的引导作用,但并无具体的惩罚规则。在调查中,对于惩罚方式,主张“警告、教育,点到即止”的受访者最多(38.99%),倾向“罚款、扣分,从严处罚”的紧随其后(35.58%),还有25.43%的人觉得“这是我自家的事,不应该处罚”。

对此,崔民彦的看法是:各国此类法规的实施都有一个不断进步的过程,随着公众安全意识的提高,倡导性规定可逐步过渡到强制性规定。

安全座椅普及率低

公安部交管局提供的数据显示,截至2013年底,我国私家车保有量达8507万辆,比2003年增长13倍。和飞速增长的私家车拥有量相对的,却是低到尘埃里的儿童安全座椅使用率。有研究显示,在中国,儿童座椅使用率不足0.1%,而在一些发达国家,这个数字超过90%。

(上接第1版)

曝光网站角色神秘

在整个事件中,发布视频的“花椒网”角色有点神秘。自称“中国首家产品安全评测视频网站”的花椒网首页上最热的视频就是转基因检测,其他视频点击量寥寥。而它在新浪网上的官方微博于2014年1月24日才注册,注册地在北京市东城区。

就一系列热点问题,记者通过网站首页上的电子邮件联系花椒网,得到了书面回复。

花椒网自称是一个新创办的网站,以“为消费者分享专业客观产品安全评测视频”为网站价值定位。受到广泛关注的肯德基豆浆转基因检测是花椒网自制内容。

花椒网人士表示,已经关注到百胜餐饮集团和相关供应商的回应。“但是,我们不是一个维权机构,也不是一个打假机构,我们只是依据事实结果告诉消费者真相,至于消费者相信谁,我相信每个消费者应该有自己的判断。”

类似事件屡屡上演

自行送检、网络曝光、商家澄清、众说纷纭……这似乎已成为时下食品安全事件爆发的常见脉络。

2月初,有媒体援引海外消息报道说,赛百味快餐面包里含有瑜伽垫和鞋底成分,原因是一种叫做偶氮二甲酰胺的东西。对此,赛百味中国紧急回应称,中国区的面包中不存在偶氮二甲酰胺。但是,根据我国《食品添加剂使用标准》,偶氮二甲酰胺是一种允许使用的添加剂。

2月中旬,又有媒体报道称,送检了9款巧克力进行反式脂肪酸的检测,结果显示9个品牌的巧克力均含有微量反式脂肪酸,德芙的生产销售商玛氏公司回应称,根据我国《预包装食品营养标签通则》中的规定,食品中反式脂肪酸含量小于或等于0.3g/100g时,都可标注为“0”或不标注,是可安全食用的产品。玛氏公司在中国所生产和销售的德芙巧克力产品中反式脂肪酸含量远低于0.3g/100g,符合我国的国家食品安全标准和质量检验标准,并经相关部门检测合格。

纷纷扰扰中,不少消费者无所适从。花椒网公布视频指肯德基豆浆检出转基因成分后,网友“心旅-新的旅行”评论:“希望这能够成为当前大环境下,(事件)所涉生产销售企业商业信誉保护,第三方检测机构、社会公众如何正确参与,媒体客观报道以及政府及时有效介入监管的典型案列。”

地方法规正在酝酿

经历了近段时间的诸多食品事件,记者不禁要问:随便什么人都能买个东西送检吗?送检的结果就能任意在网络上发布吗?

市质量技术监督局新闻发言人沈伟民日前透露,本市正在酝酿地方法规,来规范检验检测活动,“目前处在调研阶段”。和以往的法律法规主要约束检测机构不同,未来的上海地方立法可能规范的是检测行为的全过程,包括送检者、检测机构及人员、社会上应该如何采信检测报告、如何使用和发布检测信息等等。

及时发布权威信息

民以食为天,食品和每个人的生活都有密切的关系,但食品也是一个非常专业的领域。市食安办副主任、市食药监局副局长顾振华坦言,政府主管部门欢迎媒体监督,并把媒体监督作为食品安全社会共治中的重要一环。

不过,顾振华也表示,围绕食品的问题没有小事,更不能就事论事,片面、不正确的解读往往会“添乱”。政府主管部门不会根据某一个报道立即下结论,而是会作进一步的调查、研究、核实后再给出答复,正确地回应民生关切。与此同时,加强信息公开透明,及时发布权威信息也是非常必要的,这样也比较容易达成社会共识。“我个人认为,在舆论环境不成熟的当下,食品安全报道中的‘标题党’现象令人忧虑,这导致许多专家不敢讲,怕被断章取义。消费者应该理性客观地看待许多问题。”