



Nesrin Şen Celasin

Manisa Celal Bayar University, nessen_72@yahoo.com, Manisa-Turkey

Hasret Yağmur Sevinç

Harran University, hasret0227@hotmail.com, Şanlıurfa-Turkey

DOI	http://dx.doi.org/10.12739/NWSA.2019.14.4.4B0029	
ORCID ID	0000-0001-5130-0335	0000-0002-3962-7113
CORRESPONDING AUTHOR	Nesrin Şen Celasin	

ARAÇ İÇİNDE ÇOCUK GÜVENLİĞİ: ÇOCUK OTO GÜVENLİK KOLTUĞU KULLANIMI

ÖZ

Trafik kazasına bağlı ölümler ve yaralanmalar çocukluk çağında sık görülmektedir. Çocukları trafik kazasına bağlı meydana gelebilecek ölüm ve yaralanmalardan korumak alınacak önlemlerle mümkündür. Bu önlemlerden biri çocuk oto güvenlik koltuğu kullanımınıdır. Çocuk oto güvenlik koltuğu doğru kullanıldığı takdirde yaralanma ve ölümleri önemli ölçüde azaltmaktadır. Yapılan literatür incelemesinde ülkemizde çocuk oto güvenlik koltuğu kullanımının kısıtlı sayıda olduğu ve doğru kullanılmadığı görülmüştür. Bu bağlamda makalede çocuk oto güvenlik koltuğunun doğru kullanımının önemi hakkında farkındalık yaratılması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çocuk Oto Güvenlik Koltuğu, Trafik Güvenliği, Çocuk Güvenliği, Araç içi Güvenlik, Trafik Kazaları

CHILD SAFETY IN VEHICLE: USE OF CHILD CAR SAFETY SEAT

ABSTRACT

Deaths and injuries due to traffic accidents are common in childhood. Protecting children from deaths and injuries due to traffic accidents is possible with measures to be taken. One of these measures is the use of a child car safety seat. If the child car safety seat is used correctly, it significantly reduces injury and death. In the literature review, it was seen that the use of child car safety seats in our country was limited and it not used correctly. In this article, it is aimed to create awareness about the importance of correct use of child car safety seat.

Keywords: Child Car Safety Seat, Traffic Safety, Child Safety, Safety in Vehicle, Traffic Accidents

How to Cite:

Şen Celasin, N. ve Sevinç, H.Y., (2019). Araç İçinde Çocuk Güvenliği: Çocuk Oto Güvenlik Koltuğu Kullanımı, Life Sciences (NWSALS), 14(4):94-103, DOI: 10.12739/NWSA.2019.14.4.4B0029.

1. GİRİŞ (INTRODUCTION)

Kazalar, yaralanmalar ve zehirlenmeler çocuğun sağlığını fiziksel, sosyal ve emosyonel yönden olumsuz etkileyerek, mortalite ve morbiditeye neden olmaktadır [16]. Her yıl çocukların yaklaşık %90'ında istenmeyen yaralanmalar sonucu ölümün meydana geldiği; ölüm nedenlerinin %60'ının trafik kazası, suda boğulma, yanık, düşme veya zehirlenme ile ilişkili olduğu bildirilmektedir [11 ve 17]. Dünya'da ve Türkiye'de, bir yaş altı çocuk ölümleri haricinde, beş yaş altı çocuk ölümlerinin büyük çoğunluğu kazalara bağlı olarak gerçekleşmektedir [3 ve 27]. Beş yaş altı çocuklarda kazalara bağlı ölüm ve yaralanma riskinin erişkinlere göre daha yüksek olmasındaki başlıca sebepleri; çocukların potansiyel tehlikeli olan durumları anlama-algılama eksikliği ve nöro-motor sistemin yeterince gelişmemesine bağlı yanıtısal hareketlerin yavaş olmasıdır [1 ve 11]. Bu konuda, bebek ve çocukların trafik kazalarında zarar görmesini önlemek veya en aza indirmek için güvenlik önlemleri alma konusunda ebeveynlere büyük sorumluluk düşmektedir [4]. Bunun için çocuklara yönelik en temel müdahalelerden birisi, yolculuk sırasında araç içi çocuk koruyucu sistemleri adı altında çocuk oto güvenlik koltuğu (ÇOGK) ve emniyet kemerinin (EK) doğru kullanımı çok önemlidir [2, 4, 6, 7, 9, 10, 17 ve 19].

2. ÇALIŞMANIN ÖNEMİ (RESEARCH SIGNIFICANCE)

Trafik kazası sonucu yaralanma, Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ)'nün tanımlamasına göre; "kara yolunda seyreden bir aracın çarpması ile oluşan her türlü yaralanma" şeklinde tanımlanmaktadır. Son yıllarda gelişmiş ülkelerde harcanan çabaların sonucunda trafik kazalarının sayısı göreceli olarak azalmıştır; ancak gelişmekte olan ülkelerde trafik kazaları halen önemli bir sorundur [17]. Karayolu trafik kazaları, 5-29 yaş arası çocuklar ve genç yetişkinler için önde gelen ölüm nedenidir. Karayolu trafik kaza istatistiklerine göre; 2016 yılında Türkiye'de gerçekleşen trafik kazalarının %15.7'sinin ölüm ya da yaralanma ile sonuçlandığı bildirilmiştir. Bu kazalarda toplam 7 bin 300 kişi yaşamını yitirirken, bunların 760'ı çocuklardır [30]. Yaşamını yitiren çocukların yaş grubu dağılımına bakıldığında, gerçekleşen çocuk ölümlerinin %44.6'sının 0-9 yaş grubunda, %20,9'unun 10-14 yaş grubunda ve %34.5'inin ise 15-17 yaş grubunda olduğu görülmüştür [29]. Özellikle 0-14 yaş arası çocuklarda trafik kazasına bağlı ölümler 6. sırada yer almaktadır [9].

Trafik kazalarında ölen çocukların %36'sı ise araç içinde yolculuk yapan çocuklardır [1]. Ülkemizde yapılan iki araştırmada, 15 yaş ve altı çocukların en sık olarak Araç İçi Trafik Kazasına (AİTK) maruz kaldığı saptanmıştır. Bu çocukların %14.7'sinin ise yaşamının sona erdiği bulunmuştur [4 ve 23]. Gelişmiş ülkelerde bu oranlar; Almanya'da %4.1, İngiltere'de %5.8, Amerika Birleşik Devletleri'nde %6.6, Yunanistan'da %2.9 olarak bildirilmiştir [4 ve 10]. Trafik kazası sırasında, araçta çarpma olduğunda, yolcunun oturduğu kısmın, aracın ön tarafına göre daha yavaş durma eğiliminde olması durumu "araçta çarpma etkisi" olarak tanımlanmaktadır. Aracın tamamen durmasından sonra, aracın içindeki kişiler kaza noktasına doğru sürüklenerek birbirlerine ve araca çarpmaktadır. Bu durumda ön ya da arka koltukta oturma farklı şekilde yaralanmalara yol açtığı bildirilmiştir [17]. Trafik kazalarında, çocukların oturdukları yerin seçimi çok önemlidir [4]. Çalışmalarda; motorlu araç ile yapılan yolculuklarda çocukların arka koltukta oturtulmasının, yaralanma ya da ölümleri %35 oranında azalttığı belirtilmiştir [4, 6, 10, 12, 16 ve 25]. Ayrıca, 13 yaşına kadar bütün çocukların arka koltukta oturmaları önerilmektedir (Resim 4) [2, 8 ve 30].

3. ÇOCUK OTO GÜVENLİK KOLTUĞU VE ÖNEMİ (CHILD CAR SAFETY SEAT AND ITS IMPORTANCE)

Araştırmalar, trafik kazalarındaki yaralanmaların önlenebilir olduğunu ve geliştirilecek girişimlerle yüz binlerce kişinin yaşamının kurtarılabilceğini göstermektedir [2, 4, 6, 7, 10, 12, 17, 19, 25 ve 28]. Türkiye’de 0-14 yaş grubunda yaralanmaların önemli bir grubunu trafik kazaları oluşturmaktadır. Bu da anne ve babalara büyük sorumluluk düştüğünü göstermektedir. Bu sorumlulukların başında, bebek ve çocuklarının trafik kazalarında zarar görmesini önlemek veya en aza indirmek için güvenlik önlemlerini almak gerektiğidir [4]. Koruyucu önlemlerin alınması ile araç içi trafik kazalarına bağlı ölüm ve yaralanmalar azalacaktır [6]. Çocuklara yönelik en temel müdahalelerden birisi ÇOGK’nun ve EK’nin doğru kullanımudur [2, 4, 6, 7, 10, 16 ve 17]. ÇOGK’nun otomobillerde kullanılmasının en temel nedeni, araç içinde seyahat eden çocuğun kaza sırasında oturduğu yerden fırlayıp savrulmasını önlemektir [2, 4, 10, 16, 17 ve 18]. Bu şekilde de çarpma etkisini vücudun belli bir kısmına yönlendirmeyip, bu etkiyi vücudun güçlü bölgelerine (kalça kemiği, sırt ve omuz) dağıtarak çarpma etkisini azaltma işlevi ile çocuğu olası yaralanmalardan korumaktır [2, 4, 10, 16 ve 17]. Otomobile sabitlenen koltuklar çocukların başını ve vücudunu korumakta olup her yaş grubu çocuğun boyuna, kilosuna ve arabanın cinsine göre değişiklik göstermektedir [8, 18 ve 31]. ÇOGK’nun doğru kullanımı, araçla ilişkili ölüm ve hastaneye kaldırma oranını önemli ölçüde azaltmaktadır [12 ve 25]. Araç içi kullanılacak ÇOGK’nun doğru tipte olması, çocuğun yaşına ve ağırlığına uygun olması ve çocuğun yaşına göre araç içine doğru yerleştirilmesi çok önemlidir [2, 13, 16, 26 ve 31]. Çocuğun yaşına ve ağırlığına göre önerilen ÇOGK tipi:

- Bebek(oturamayan çocuk) için 0 (sıfır) numaralı,
- 10-13 kilogramdan daha az çocuk için 0 (sıfır) + numaralı,
- 10-18 kilogram arası (2-4 yaş) çocuk için I numaralı,
- 15-25 kilogram arası (4-6 yaş) çocuk için II numaralı,
- 22-36 kilogram arası (6-11 yaş) çocuk için III numaralı ÇOGK tercih edilmelidir [31].

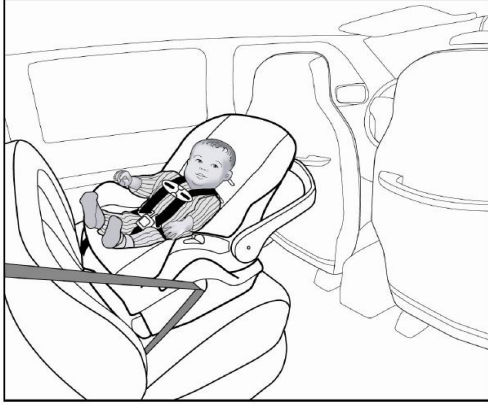
ÇOGK’nun, çocuğun yaşına göre araç içine yerleştirilmesi:

- Bebek <2 yaş ise yüzü arkaya bakacak şekilde araba koltuğunda tespit edilmelidir (Resim 1) [15].
- Çocuk 2-4 yaş arasında ise yüzü öne bakacak şekilde araba koltuğunda tespit edilmelidir (Resim 2) [15].
- Çocuk 4-8 yaş arasında ise araba koltuğu ya da yükseltici ile tespit edilmelidir (Resim 3) [13 ve 26].

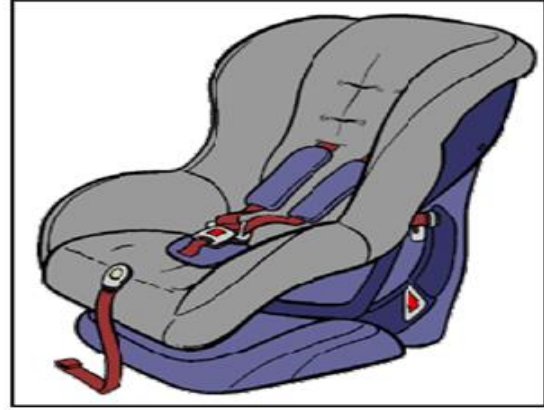
Optimum çocuk yolcu güvenliği için en iyi uygulama, buna rehberlik eden algoritmalara göre yapılmalıdır (Şekil 1). Aşağıda, ÇOGK seçiminde en iyi uygulama için beş kanıta dayalı uygulama önerisi yer almaktadır. Bu öneriler;

- Bebekler için mümkün olduğunca arkaya bakan oto güvenlik koltuklarının kullanılması. Ancak arkaya bakan ÇOGK’nun yolcu hava yastığı bulunan bir koltukta kullanılmaması,
- En az dört yaşına kadar olan çoğu çocuk için arkaya bakan oto güvenlik koltuklarının kullanımı ve bu yaştan itibaren de öne bakan oto güvenlik koltuklarının kullanılması,
- Kemer konumlandırma yükseltici koltuklar, en az sekiz yaşına kadar olan çoğu çocuk için öne bakan koltukları bıraktıkları andan itibaren kullanılması,
- Yükseltici koltukları bırakan her çocuk için kucak ve omuz emniyet kemeri kullanımı,

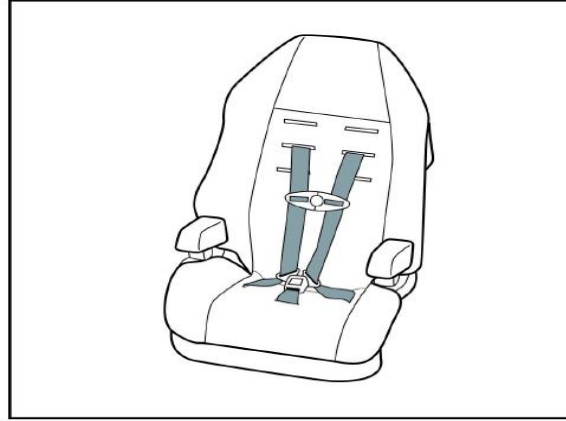
- 13 yaşından küçük tüm çocukların araçların arka koltuklarına oturması şeklindedir (Şekil 1) (Resim 4) [2, 8, 13 ve 16].



Resim 1. Arkaya dönük ÇOGK [15]
(Figure 1. Rear-facing CSS)



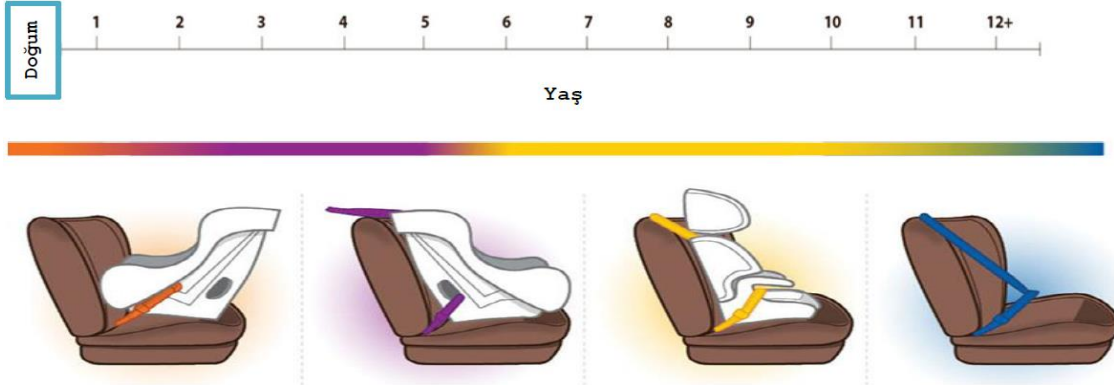
Resim 2. Öne dönük ÇOGK [15]
(Figure 2. Forward-facing CSS)



Resim 3. Kombine tip ÇOGK [15]
(Figure 3. Combination CSS)

DSÖ'nün 2004 raporunda, ÇOGK'nun arkaya bakacak şekilde sürücü koltuğunun arkasına yerleştirilmesi ile tüm yaralanmalarda %76, ciddi yaralanmalarda %92 koruyuculuğa sahip olduğu belirtilmektedir. Eğer ÇOGK öne bakacak şekilde yerleştirilirse, tüm yaralanmaların %34, ciddi yaralanmaların ise %60 azaldığı belirtilmektedir. Lennon'un (2007) çalışmasında ise, trafik kazası anında emniyet kemeri kullanıyor olmanın, ölüm ihtimalini 4 kat azalttığı belirtilmektedir [19].

Doğru oto koltuğu veya yükseltici koltuğun kullanılması cankurtaran olabilir:
Çocuğunuzun her zaman yaş ve boyuna uygun bir oto koltuğuna veya yükseltici koltuğa oturduğundan emin olun



ARKAYA DÖNÜK OTO KOLTUĞU	İLERİYE DÖNÜK OTO KOLTUĞU	YÜKSELTİCİ KOLTUK	EMNİYET KEMERİ
<p>Doğumdan 2 yaşına kadar*</p> <p>Çocuklar arkaya bakan oto koltuğuna 2 yaşına kadar veya koltuk için üst limitte ağırlık ve boya ulaşına kadar oturtulmalıdır.</p>	<p>2 yaşından en az 5 yaşına kadar*</p> <p>Çocuklar arkaya dönük koltuk kullanmayı bıraktığında en az 5 yaşına kadar veya koltuk için üst limitte ağırlık ve boya ulaştıklarında ileriye dönük oto koltuğuna oturtulmalıdır.</p>	<p>5 yaşına kadar (Emniyet kemeri uygun şekilde ayarlanana kadar)*</p> <p>Çocuklar ileriye dönük koltuk kullanmayı bıraktığında, emniyet kemeri uygun şekilde ayarlanana kadar yükseltici koltuğa oturtulmalıdır. Emniyet kemeri için önerilen boy uzunluğu 57 inç (144,78 cm)'dir.</p>	<p>Emniyet kemeri yükseltici koltuk olmadan uygun şekilde ayarlandığında</p> <p>Emniyet kemeri uygun şekilde ayarlandığında, çocuklar artık yükseltici koltuk kullanmaya gerek duymazlar. Emniyet kemeri, femurun üst kısmından (mideden değil) ve göğsün karşısından (boyundan değil) geçirilerek yerleştirildiğinde uygun şekilde ayarlanmış olur.</p>

On iki yaş ve altındaki çocukları arka koltuğa oturtun. Arkaya dönük oto koltuğunu aktif bir hava yastığının önüne asla yerleştirmeyin.

*Her farklı koltuk tipi için önerilen yaş aralığı oto koltuğu ve yükseltici koltuğun çocukların büyümesinde ve kilo/boy düzeylerindeki farklılıklarına göre kullanımını belirtir.

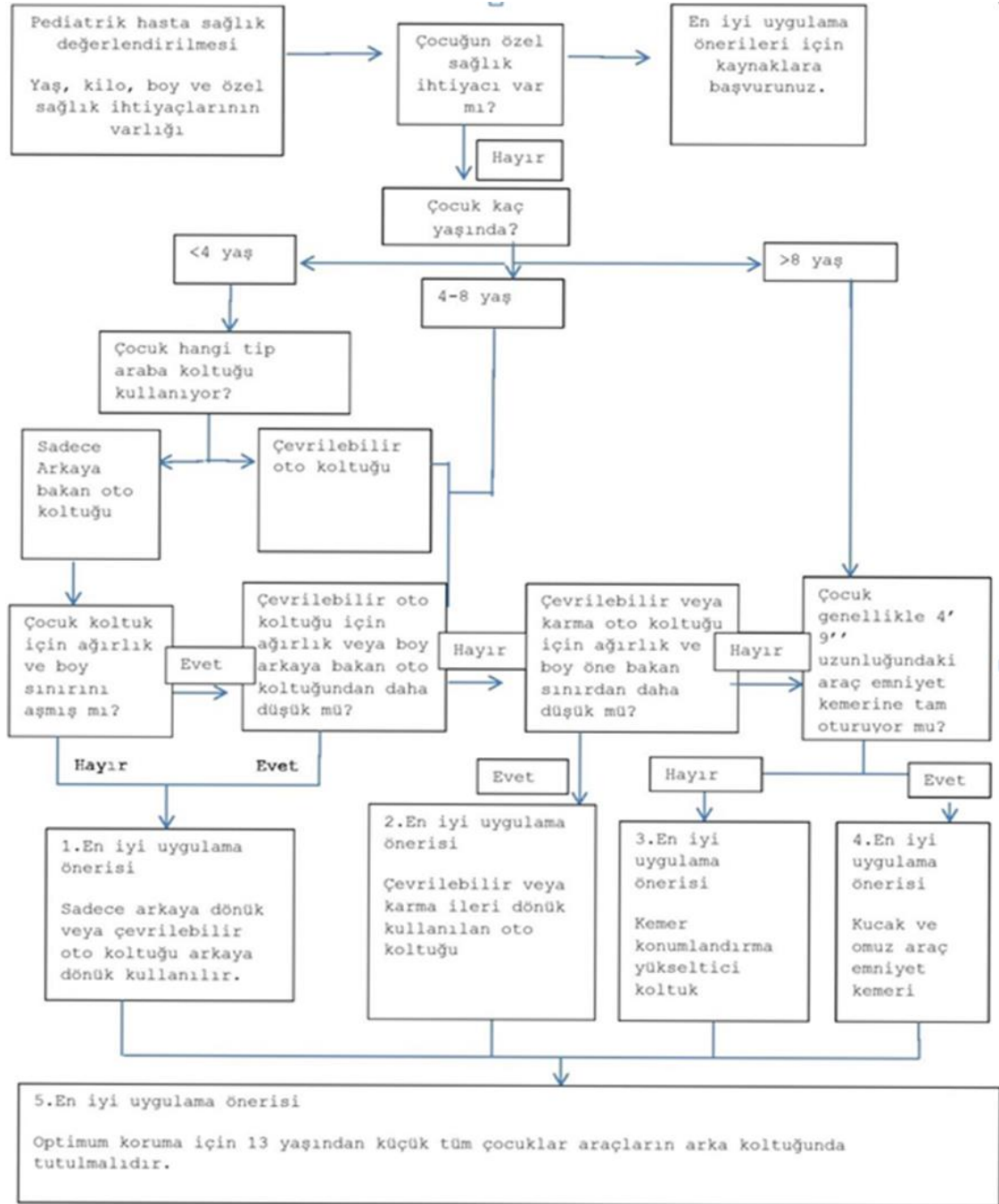
Koltuk boy/ağırlık limitleri ve uygun koltuk kullanımını kullanıcı el kitabını kontrol ederek oto koltuğu veya yükseltici koltuğu kullanın.

Çocuk Koltuğu Önerileri: Amerikan Pediatri Akademisi

Grafik tasarımı: Ulusal Karayolu Trafik Güvenliği İdaresi'nden uyarlanmıştır.

Resim 4. Yaşa uygun ÇOGK ve EK kullanımı [7]

Figure 4. Use of age-appropriate child car safety seat and seat belt



Şekil 1. Optimum çocuk yolcu güvenliği için en iyi uygulama önerilerinin uygulanmasına rehberlik eden algoritma [13]
(Figure 1. Algorithm to guide implementation of best practice recommendations for optimal child passenger safety)

4. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE ÇOCUK OTO GÜVENLİK KOLTUĞU KULLANIM DURUMU (THE STATE OF USE CHILD CAR SAFETY SEAT IN THE WORLD AND TURKEY)

ÇOGK kullanım oranı ülkelere göre değiştiği görülmüştür. Çocuk koruyucu sistemleri (ÇOGK ve EK) kullanımı ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ile paralellik göstermektedir. Orta ve az gelişmiş ülkelerde bu koruyucu önlemlerin kullanılmadığı saptanmıştır [14 ve 20]. DSÖ'nün yaptığı çalışmaya göre, Avustralya'da ÇOGK kullanımının %90, ABD'de ise %86 olduğu belirlenmiştir [2, 4 ve 10].

Türkiye’de ise, ÇOGK kullanımı ile ilgili farklı illerde yapılmış sadece üç çalışmaya rastlanmıştır. Arıkan ve Bekar’ın (2015) Erzincan’da yaptığı çalışmada, ebeveynlerin ÇOGK kullanma oranının %67.9 olduğu tespit edilmiştir [2]. Kürtüncü ve Demirbağ’ın (2013) Zonguldak’ta yaptığı çalışmada ise, anne-babanın eğitim seviyeleri arttıkça ÇOGK kullanma oranının da arttığı saptanmıştır. Bu çalışmada, anne eğitim seviyesi ilköğretim olanların ÇOGK kullanma oranı sadece %9.9 iken, baba eğitim seviyesi ilkokul olanlarda ise bu oran %6.7’dir. Anne eğitim seviyesi üniversite olanlarda ÇOGK kullanma oranının %71.1 iken, baba eğitim seviyesi üniversite olanlarda ise bu oranın %57.6 olduğu belirlenmiştir. Yine bu çalışmada, ebeveynlerin %54.8’inin bilgisi olmadığı halde ÇOGK kullandığı, %14’nün ise bilgisinin olduğu halde ÇOGK kullanmadığı saptanmıştır [18]. Bucak ve ark.’nın (2018) Adıyaman’da yaptığı çalışmada ise ÇOGK kullanım oranını sadece %37,3 olduğu bulunmuştur [6].

Ülkemizde yapılmış olan çalışmalara göre; da ÇOGK ve EK kullanma oranı ve ebeveynlerin ÇOGK ve EK kullanımı konusunda bilgi düzeyi oldukça düşük bulunmuştur [7 ve 15]. Türkiye’de 10 yaşından küçük çocukların ön koltukta oturması 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na göre yasaktır. Türkiye’de ÇOGK kullanımı 9 Haziran 2008’de Resmi Gazete’de yayımlanan Karayolları Trafik Yönetmeliği (1997)’nin 150. maddesinde yapılan değişikliklerle zorunlu hale getirilmiştir. Bu yönetmeliğe göre; boyu 135 santimetreden, kilosu 36 kilogramdan az olan çocuklar ÇOGK’da yolculuk yapmak zorundadır [2, 10 ve 17]. Düzenlemeler sonrası ÇOGK kullanımı, Haziran 2010 tarihinde yasayla zorunlu hâle getirilmiştir [2, 4, 6, 7 ve 10]. Ülkemizde EK ve ÇOGK kullanımı ile ilgili yasal düzenlemeler yapılmasına karşın uygulamaya yönelik farklı sektörlerin katılımı ile müdahalelere gereksinim vardır [17]. Ülkemizde, EK ve ÇOGK kullanımı konusunda yeterli bilgi düzeyine ve bilince sahip olmayan anne ve babalar nedeniyle, EK’nin ve ÇOGK’nun hayati gerekliliği anlaşılabilen ya da kullanılırken çeşitli hataların yapıldığı bir çocuk eşyası olarak kullanılmaya devam etmektedir [1 ve 10]. ABD’de 2007-2012 yılları arasında Sertifikalı Çocuk Yolcu Güvenliği Teknisyenleri tarafından gerçekleştirilen bir gözlemsel ve kesitsel araştırma sonucunda, iki yaş altı çocuklarda yüzü arkaya bakacak şekilde oto koltuğu kullanım oranı verilen öneriler sonucu yaklaşık %15 oranında arttığı belirlenmiştir [21].

DSÖ’nün 2004 raporuna göre, gelişmiş ülkelerde koruyucu önlemlerin alınması ile trafik kazalarına bağlı araç içi ölüm ve yaralanmalar azalmış iken, gelişmekte olan ülkelerde ise ÇOGK ve EK kullanımının arttırılması [22] vurgulanmaktadır. Yolculuk sırasında araç içinde gerekli önlemleri alabilmeleri için anne ve babalar ÇOGK’nu tanımalı, çocuğun yaşına ve kilosuna uygun ÇOGK kullanımının önemini kavramalı ve kullanmanın önemli olduğuna inanmalıdır [4]. Sağlık çalışanları (hekim, hemşire, ebe) tarafından yapılacak aile eğitimlerinin ÇOGK ve EK kullanımını arttırıcı etkisi olacağı şüphesizdir. Bu eğitimler, çocuk yolcu güvenliği önerileri konusunda ebeveyn farkındalığını arttırmak için süreklilik kazanmalı ve güncel bilgiler doğrultusunda yenilenmelidir [5, 21 ve 24].

5. SONUÇ VE ÖNERİLER (CONCLUSION AND RECOMMENDATIONS)

Ülkemizde yapılmış olan çalışmalarda ÇOGK ve EK kullanma oranı ve ebeveynlerin ÇOGK ve EK kullanımı konusunda bilgi düzeyi oldukça düşük bulunmuştur. Ebeveynlerin bilinçlendirilmesini sağlamak konusunda sağlık çalışanlarına (hekim, hemşire, ebe) ve basın yayın kuruluşlarına büyük görev düşmektedir. Çocuklar, araç koltuğuna doğru pozisyonda oturacak ve EK kullanacak kadar büyüdüklerinde omuz kemeri kullanılmalıdır. Arkaya bakan bir ÇOGK, yolcu hava yastığı bulunan bir koltukta kullanılmamalıdır. Yapılan birçok çalışmanın sonucunda;

motorlu taşıtlar ile seyahat eden çocukların ön koltukta değil arka koltukta oturtulduğunda, çocuğun yaşına uygun ÇOGK ve EK kullanıldığında, trafik kazalarına bağlı yaralanma ve ölüm ihtimallerinin önemli oranda azaldığı görülmüştür. Bu nedenle EK ve ÇOGK'nun kullanımı çoğu ülkede yasal zorunluluk haline getirilmiştir. DSÖ'nün 2004 raporuna göre, gelişmiş ülkelerde koruyucu önlemlerin alınması ile trafik kazalarına bağlı araç içi ölüm ve yaralanmalar azalmış iken, gelişmekte olan ülkelerde ise ÇOGK ve EK kullanımının arttırılması vurgulanmaktadır. Bunun için ebeveynlerin bu konudaki farkındalıklarını ve bilgilerini arttırmak için multidisipliner (hekim, hemşire, ebe, sosyal hizmet uzmanı, öğretmen ve trafik polisinin dahil olduğu) eğitim çalışmalarının yapılması önerilmektedir. Ebeveynlere çocuk yolcu güvenliği uygulamaları konusunda eğitmek için verilen mesajlar, doğru uygulamaların kullanımını arttırabilir. Bunun için;

- EK ve ÇOGK'nun uygun kullanımını teşvik etmek amacıyla sosyal medya kullanılmalıdır.
- Tüm ÇOGK kullanım kılavuzlarında tutarlı öneriler geliştirmek için oto koltuğu üreticileri ile işbirliği sağlanmalıdır.
- Trafik kazalarını ve olumsuz etkilerini azaltmak için yasal düzenlemeler doğrultusunda trafik polisleri tarafından trafikte denetimlerin sık ve uygun bir şekilde yapılması sağlanmalıdır.
- Özellikle sağlığın korunması ve geliştirilmesi ortamlarında, birinci basamak sağlık hizmeti verilen kurumlarda (Aile Sağlığı Merkezleri, Toplum Sağlığı Merkezleri), okullarda, çocuk sağlığı ve hastalıkları kliniklerinde ve polikliniklerinde görev yapan hemşireler trafik kazaları sonucu gerçekleşebilecek yaralanma ve ölümleri önlemek için, ebeveynlere EK ve doğru ÇOGK kullanımı konusunda sağlık eğitimi verilmelidir.

Ebeveynlere verilecek doğru EK ve ÇOGK kullanımı konusundaki eğitimlerin yeterli olmasını sağlamak için ise, hemşirelere lisans eğitimleri ve çalışma hayatları sırasında "Araç İçinde Çocuk Güvenliği" konulu eğitimler verilmesi önerilmektedir.

Çıkar Çatışması (Conflict of Interest)

Araştırmacılar arasında herhangi bir çıkar çatışması yoktur.

KAYNAKLAR (REFERENCES)

- [1] Akdur, R. ve Sungur, İ., (2015). Trafik Güvenliği ve Çocuklar. Ankara Trafik Vakfı. 58:22-30.
- [2] Arıkan, D. ve Bekar, P., (2015). Ebeveynlerin Sosyo-Demografik Özelliklerinin Çocuk Oto Güvenlik Koltuğu Kullanımına Etkisinin İncelenmesi. İzmir Dr. Behçet Uz Çocuk Hast. Derg. 5(1):34-42. doi:10.5222/buchd.2015.034.
- [3] Aydın, B., Turla, A., and Mutlu, H., (2014). Medicolegal Childhood Deaths In Samsun. Adli Tıp Bul. 19(3):169-75.
- [4] Biçer, B., Özcebe, H., Kacemer, H., Karaağaç, A. ve İlgen, U., (2012). Ankara Merkezinde Çalışan Bir Grup Esnafın Çocuk Oto Güvenlik Koltuğu Kullanımları, İlgili Bilgi ve Davranışları. Çocuk Dergisi. 12(1):16-23. doi:10.5222/j.child.2012.016.
- [5] Bilsin, E., (2012). Trafik Kazalarına Karşı Önlemler: Çocuk Oto Koruma Sistemleri. Ege Üniversitesi Hemşirelik Fakültesi Dergisi. 28(2):105-112.
- [6] Bucak, İ., Almış, H., Benli, S., Geyik, M. ve Turgut, M., (2018). Çocuk Acil Servisine Başvuran Ailelerin Çocuk Oto Güvenlik Koltuğu ve Emniyet Kemeri Kullanımını Etkileyen Faktörlerin Değerlendirilmesi. Çocuk Acil ve Yoğun Bakım Dergisi. 5:20-24. DOI: 10.4274/cayd.06078.

- [7] Carman, K.B. ve Palancı, Y., (2011). Çocuk Koltuğu Kullanımı: Üniversite Çalışanlarının Bilgi Düzeyleri İle İlgili Bir Anket Çalışması. Klinik ve Deneysel Araştırmalar Dergisi. 2(2):157-160.
- [8] CDC (Centers for Disease Control and Prevention), (2014). Child Passenger Safety Infographics. National Center for Injury Prevention and Control, Division of Unintentional Injury Prevention. <https://www.cdc.gov/vitalsigns/childpassengersafety/infographic.html> (Erişim tarihi: 15 Nisan 2019).
- [9] Çınar, O., Acar, Y.A., Çevik, E., Kılıç, E., Bilgiç, S., Ak, M. ve Cömert, B., (2010). Acil Servise Başvuran 0-18 Yaş Grubu Adli Olguların Özellikleri. Anatol J Clin Investig. 4(3):148-151.
- [10] Çöl, D., Biçer, S., Uğraş, M., Giray, T., Küçük, Ö., Erdağ, G. ve Vitrinel, A., (2014). Ailelerin Çocuk Oto Güvenlik Koltuğu Kullanma Oranları ve Bilgi Düzeyleri Üzerine Anket Çalışması. CAYD. 1(2)87-95.
- [11] Demir, U., Aşırdizer, M., Etli, Y., Kartal, E., Gümüş, O. ve Hekimoğlu, Y., (2017). Beş Yaşın Altındaki Çocukların Kazayla Ölümlerinin Analizi. Adli Tıp Dergisi. 31(1):17-25. doi: 10.5505/adlitip.2017.83792.
- [12] Durbin, D.R., (2011). Committee on Injury, Violence, and Poison Prevention. Child Passenger Safety. Pediatrics. 127:1050-1066.
- [13] Durbin, D. And Hoffman, B., (2018). Child Passenger Safety. Pediatrics. 142(5):5 DOI: <https://doi.org/10.1542/peds.2018-2460>
- [14] Economic and Social Council, (2005). Request to List in The Compendium of Candidates The United States of America Federal Motor Vehicle Safety Standards. Retrieved from <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2005/wp29/TRANS-WP29-2005-101e.pdf>.
- [15] Esin, G., (2008). Çocuk Oto Güvenlik Koltuğu Kullanımı Hakkında Anne-Babaların Bilgi Düzeylerinin Ölçülmesi. Aile Hekimliği Uzmanlık Tezi. T.C. Sağlık Bakanlığı Bakırköy Dr. Sadi Konuk Eğitim ve Araştırma Hastanesi.
- [16] Gürsoy, A. ve Çilingir, D., (2018). Temel İlk Yardım Bilgi ve Uygulamaları. Adana: Çukurova Nobel Tıp Kitabevi.
- [17] Kaplan, B. ve Özcebe, H., (2009). Trafik Kazaları ve Arka Koltuk Güvenliği. Toplum Hekimliği Bülteni. Cilt:28(1):1-7.
- [18] Kürtüncü, M. ve Demirbağ, B.C., (2013). Çocuk Oto Güvenlik Koltuğu Kullanımı Konusunda Ebeveynlerin Bilgi, Tutum Ve Davranışları: Zonguldak Örneği. International Journal of Human Sciences. 10(2):182-193.
- [19] Lennon, A., (2007). A Risky Treat: Exploring Parental Perceptions of The Barriers to Seating Their Children in The Rear Seats of Passenger Vehicles. Inj Prev. 13:105-109.
- [20] O'Neil, J., Bull, M.J., Talty, J., and Slaven, J.E., (2011). Important Child Occupant Saftety Trends, Indiana Between 2005 and 2010. Ann Adv Automot Med. October, Volume: 55, pp: 27-32.
- [21] O'Neil, J., Slaven, J.E., Talty, J., and Bull, M.J. (2014). Are Parents Following The Recommendations for Keeping Children Younger Than 2 Years Rear Facing During Motor Vehicle Travel? Inj Prev. 20:226-231.
- [22] Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, AA., (2004). World Report On Road Traffic Injury Prevention. Geneva. ss:45.
- [23] Serinken, M. ve Özen, M., (2011). Pediyatrik Yaş Grubunda Trafik Kazası Sonucu Oluşan Yaralanmalar Ve Özellikleri. Ulus Travma Acil Cerrahi Dergisi. 17(243):7.
- [24] Snowdon, A.W., Hussein, A., High, L., Stamler, L., Millar-Polgar, J., et al., (2008). The Effectiveness of a Multimedia

- Intervention on Parents' Knowledge and Use of Vehicle Safety Systems for Children. *J Pediatr Nurs.* 23:126-139.
- [25] Sungur, İ., Akdur, R. ve Piyal, B., (2014). Türkiye'deki Trafik Kazalarının Analizi. *Anakara Med J.* 14:114-124.
- [26] T.C. Sağlık Bakanlığı Ana Çocuk Sağlığı ve Aile Planlaması Genel Müdürlüğü, Bebek ve Çocuk İzlem Protokolleri. <https://dosyaism.saglik.gov.tr/Eklenti/9010,bebek-cocuk-izlem-protokolleripdf.pdf?0>. (Erişim Tarihi: 04.02.2019).
- [27] T.C. Sağlık Bakanlığı, Refik Saydam Hıfzıssıhha Merkezi Başkanlığı, Hıfzıssıhha Mektebi Müdürlüğü. (2007). Türkiye'de Sağlığa Bakış. Ankara: Bölük Ofset Matbaacılık.
- [28] Temel, F. ve Özcebe, H., (2006). Türkiye'de Karayollarında Trafik Kazaları. *STED.* 15(11):192-8.
- [29] Türkiye İstatistik Kurumu Haber Bülteni Sayı: 27596, 18 Nisan 2018, İstatistiklerle Çocuk, 2017.
- [30] WHO. Road traffic injuries. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>. (Erişim Tarihi: 04.02.2019).
- [31] WHO. Seat Belts and Child Restraints a road safety manual WHO FIA Foundation Publications 2009.