



Çocuk Acil Servisine Başvuran Ailelerin Çocuk Oto Güvenlik Koltuğu ve Emniyet Kemerini Kullanımını Etkileyen Faktörlerin Değerlendirilmesi

An Evaluation of Factors Influencing the Use of Child Car Safety Seats and Safety Belts By Families Presenting to the Pediatric Emergency Department

İbrahim Hakan Bucak, Habip Almiş, Samet Benli, Mehmet Geyik, Mehmet Turgut

Adıyaman Üniversitesi Eğitim ve Araştırma Hastanesi, Çocuk Sağlığı ve Hastalıkları Anabilim Dalı, Adıyaman, Türkiye

Öz

Amaç: Trafik kazalarına bağlı ölüm ve yaralanmalardan çocuklarımızı korumanın en önemli yolu araç içi güvenlik önlemleri almaktır. Bu çalışmada çocuk acil servisine başvuran ailelerin çocuk oto güvenlik koltuğu ve emniyet kemeri kullanımını Adıyaman iline özgü değerlendirmeyi amaçladık.

Yöntemler: Çocuk acil servisine başvuran 200 hastanın ebeveynine çocuk oto güvenlik koltuğu ve emniyet kemeri kullanımı ile ilgili anket formu uygulandı. Uygulanan ankette çocuk oto güvenlik koltuğu olanlar grup 1, olmayanlar grup 2 olarak ayrıldı.

Bulgular: Çalışma anketini verdiğimiz 200 hastanın 102'si (%51) çalışmaya dahil edildi. Grup 1'de 38 (%37,3) ve grup 2'de 64 (%62,7) hastanın olduğu görüldü. Grup 1'de ve grup 2'de formu dolduran ebeveynlerin (anne veya baba) yaş ortalamaları sırası ile $30,2 \pm 6$ ve $35,6 \pm 7,8$ idi ($p < 0,001$). Ailedeki çocuk sayısı arttıkça ($r=0,381$ ve $p < 0,001$), taşıtla yapılan seyahatlerde emniyet kemeri kullanım alışkanlığı arttıkça ($r=0,286$ ve $p < 0,001$), çocuk oto güvenlik koltuğu kullanımının yasal zorunluluk olduğunu bilme oranı arttıkça ($r=0,342$ ve $p < 0,001$) çocuk oto güvenlik koltuğuna sahip olma oranı yükselmektedir.

Sonuç: Çocuk oto güvenlik koltuğu ve emniyet kemeri kullanımı bir tercihten ziyade zorunluluktur. Çocuk oto güvenlik koltuğu sahip olma oranının çalışmamıza dahil ettiğimiz olgularda oldukça düşük saptanması ailelerin çocuklarının güvenliği ile ilgili yeterli düzeyde bilgiye sahip olmamasına bağlıdır. Bu konuda sağlık çalışanları tarafından yapılacak aile eğitimlerinin bu oranları arttırmada en etkili faktör olacağı kanısındayız. Ayrıca çocuk oto koltuğu veya bunun gibi güvenlikle ilgili konularda vergilerin azaltılması kullanım sıklığının artışına katkıları sunabilir.

Anahtar Kelimeler: Çocuk oto güvenlik koltuğu, emniyet kemeri, çocuk, ebeveyn

Abstract

Introduction: In-car safety precautions are the most important means of protecting children against traffic accident-related death and injury. The purpose of this study was to perform an evaluation of the use of child car seats and safety belts by families presenting to the pediatric emergency department in the province of Adıyaman.

Methods: A questionnaire concerning child car seat and safety belt use was administered to the parents of 200 patients presenting to the pediatric emergency department. Those with child safety seats were classified as group 1 and those without as group 2.

Results: One hundred-two (51%) of the 200 patients given the questionnaire were included in the study, 38 (37.3%) in group 1 and 64 (62.7) in group 2. The mean age of the parents (mother or father) completing the questionnaire in groups 1 and 2 was 30.2 ± 6 and 35.6 ± 7.8 , respectively ($p < 0.001$). The rate of having a child car seat increased in line with the number of children in the family ($r=0.381$ and $p < 0.001$), use of safety belts when traveling in the vehicle ($r=0.286$ and $p < 0.001$), awareness of the legal obligation concerning the use of child seats ($r=0.342$ and $p < 0.001$) and the age of the parents completing the questionnaire ($r=0.364$ and $p < 0.001$).

Conclusion: The levels of child seat and safety belt use in subjects presenting to our hospital emergency department were quite low. This is due to the fact that families do not have enough knowledge of the safety of their children. In this regard, we believe that family trainings to be made by health workers will be the most effective factor in increasing these rates. In addition, reduction of tax on safety equipment can contribute to the increase in the frequency of their use.

Keywords: Child car safety seat, safety belt, child, parent

Yazışma Adresi/Address for Correspondence: Dr. İbrahim Hakan Bucak, Adıyaman Üniversitesi Eğitim ve Araştırma Hastanesi, Çocuk Sağlığı ve Hastalıkları Anabilim Dalı, Adıyaman, Türkiye

Tel.: +90 507 237 27 52 **E-posta:** ihbucak@hotmail.com **ORCID ID:** orcid.org/0000-0002-3074-6327

Geliş Tarihi/Received: 25.10.2017 **Kabul Tarihi/Accepted:** 23.01.2018

©Telif Hakkı 2018 Çocuk Acil Tıp ve Yoğun Bakım Derneği
Çocuk Acil ve Yoğun Bakım Dergisi, Galenos Yayınevi tarafından basılmıştır.

Giriş

Trafik kazalarından çocukları korumak için son 30 yılda büyük ilerleme kaydedildi. Ancak trafik kazalarına bağlı ölümleri ya da yaralanmaları istenilen seviyede azaltmayı başarmış değiliz. Ülkemiz ekonomik olarak benzer ülkelerle karşılaştırıldığında trafik kazalarına bağlı çocuk ölümlerinde halen ilk sıralarda yer almaktadır.¹ Trafik kazaları değerlendirilirken araç içi trafik kazaları ile araç dışı trafik kazalarını birbirinden ayırmak gerekir. Koruyucu önlemlerin alınması ile araç içi trafik kazalarında ölüm ve yaralanmalar azalacaktır. Bu nedenle çocuk oto güvenli koltuğu (ÇOGK) kullanımı 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na istinaden çıkarılan Karayolları Trafik Yönetmeliği ile 2010 yılından itibaren zorunlu duruma gelmiştir.^{2,3} Yapılan bir çok çalışmada motorlu taşıtlar ile seyahat eden çocukların ön koltukta değil de arka koltukta oturduğunda, yaşa uygun ÇOGK kullanıldığında, emniyet kemeri takılı olduğu zaman; kazalarda yaralanma ve ölüme ihtimalleri azalmaktadır.^{4,5}

Bu çalışmada çocuk acil servisine herhangi bir nedenle başvuran ailelerde ÇOGK ve emniyet kemeri kullanımı sıklığının saptanması ve ailelerin ÇOGK ve emniyet kemeri kullanımını etkileyen faktörlerin irdelenmesi amaçlanmıştır.

Gereç ve Yöntem

Adıyaman Üniversitesi Eğitim ve Araştırma Hastanesi Çocuk Acil Servisi'ne 01.05.2016-01.06.2016 tarihleri arasında herhangi bir nedenle başvuran hastalardan çalışmaya katılmaya onay vererek araştırmacılar tarafından oluşturulmuş 13 sorudan oluşan anketi dolduran 102 hasta çalışmaya dahil edildi. Anket doldurmak istemeyen, çalışmaya onam vermeyen hastalar ise çalışmaya alınmadı. Yüzyüze uygulanan ankette; formu dolduran kişinin hastaya yakınlık durumu (anne ve baba), anketi dolduranın kişinin yaşı ve eğitim durumu, mesleği, ailedeki çocuk sayısı, hastanemize başvuran hastanın yaşı, ÇOGK kullanmanın yasal zorunluluk olduğunu bilip bilmediği, kendi otomobili olan katılımcının ÇOGK olup olmadığı, otomobili olanlarda eğer ÇOGK yoksa nedeni, ÇOGK olanlarda aktif kullanıp kullanmadığı, ÇOGK aktif kullanmıyorsa nedeni, ÇOGK kullanırken emniyet kemeri kullanıp kullanmadığı, ÇOGK kullanmasa da herhangi bir taşıt ile seyahatte çocukları ve/veya kendisi için emniyet kemeri takıp takmadığı sorgulandı. ÇOGK olanlar grup 1; ÇOGK olmayanlar grup 2 olarak adlandırıldı. Çalışma için Adıyaman Üniversitesi Biyomedikal Araştırmaları Etik Kurulu'ndan izin alındı (izin no: 2016/2-12). Çalışmaya katılan katılımcılardan yazılı izin alındı.

İstatistiksel Analiz

Çalışmada elde edilen veriler SPSS (IBM, version 21.0, Chicago, IL) paket programı ile değerlendirildi. İstatistiksel

değerlendirmede tanımlayıcı istatistikler yanında nonparametrik verilerin değerlendirilmesinde ki-kare testi, Fisher's Exact testi, normal dağılım gösteren parametrik verilerin değerlendirilmesinde Student-t testi ve normal dağılımın sağlanamadığı koşullarda ise Mann-Whitney U testi kullanıldı. Korelasyon açısından değerlendirmelerde parametrik verilerde Pearson korelasyon testi ve non-parametrik verilerde Spearman Korelasyon testi kullanıldı. İstatistiksel olarak anlamlılık için $p < 0,05$ kabul edildi.

Bulgular

Çalışmaya 102 hasta dahil edildi. Çalışmaya dahil edilen hastalar; "ÇOGK'niz var mı?" sorusuna evet cevabı verenler grup 1 [38 (%37,3)], hayır cevabı verenler grup 2 [64 (%62,7)] olarak iki gruba ayrıldı. Tablo 1'de anketten elde edilen verilerin genel değerlendirilmesi paylaşıldı. Tablo 2'de ise ÇOGK ile ilgili verilerin değerlendirilmesi paylaşıldı. Çalışmaya dahil edilen hastaların formu dolduran ebeveynleri ile ilgili değerlendirilme yapıldığında; formu dolduranların %60,8'i anne ve %39,2'si baba idi, ebeveynlerin yaş ortalaması da (grup 1 + grup 2) $33,6 \pm 7,6$ (21-52) idi. Grup 1'de ve grup 2'de formu dolduran ebeveynlerin yaş ortalamaları sırası ile $30,2 \pm 6$ ve $35,6 \pm 7,8$ idi ($p < 0,001$). Grup 1 ve grup 2'de muayene edilen çocukların yaş ortalamaları sırası ile $29,8 \pm 23,9$ ve $41,1 \pm 40,5$ idi ($p = 0,5$).

Anketten elde edilen veriler ışığında korelasyon değerlendirilmesi yapıldığında; ailedeki çocuk sayısı arttıkça ($r = 0,381$ ve $p < 0,001$), taşıtla yapılan seyahatlerde emniyet kemeri kullanım alışkanlığı arttıkça ($r = 0,286$ ve $p < 0,001$), ÇOGK kullanımının yasal zorunluluk olduğunu bilme oranı arttıkça ($r = 0,342$ ve $p < 0,001$) ÇOGK'ye sahip olma oranı yükselmektedir.

Tartışma

ÇOGK ve emniyet kemeri kullanımı çocuklarımızı herhangi bir kaza anında araç içi yaralanmalardan korumanın önemli iki aracıdır.⁶ Dünya Sağlık Örgütü raporuna göre gelişmiş ülkelerde koruyucu önlemlerin alınması ile mortalite ve morbidite azalmış iken gelişmekte olan ülkelerde ÇOGK ve emniyet kemeri kullanımının artırılması için çalışmalar yapılması gerektiği vurgulanmaktadır.⁷ Trafik kazası olduğunda emniyet kemeri kullanıyor olmak ölüm ihtimalini 4 kat azaltmaktadır, ayrıca ÇOGK kullanımı ile yaralanma ve ölümlerle sonuçlanma ihtimali %35 azalmaktadır.^{8,9} Ebeveyn bilgilendirici çalışmaların ÇOGK ve emniyet kemeri kullanımını artırıcı etkisi olacağı açıktır.¹⁰⁻¹² Boyu 135 cm'den küçük olanlar ve ağırlığı 35 kg'den hafif olan çocuklar için ÇOGK kullanarak seyahat etmek zorunludur ayrıca taksi, dolmuş, kamyon ve kamyonet ile seyahatlerde emniyet kemeri kullanımı zorunludur.^{3,10}

Ülkemizde yapılan çalışmalarda ÇOGK kullanımına sahip olma oranı Kürtüncü ve Demirbağ'ın¹⁰ çalışmasında (Zonguldak) %86, Arıkan ve Bekar'ın¹³ çalışmasında (Erzincan) %67,9, Çöl ve ark.'nın¹ çalışmasında (İstanbul) %80,8 olarak oldukça yüksek bildirilmesine rağmen Carman ve Palancı'nın⁶ çalışmasında (Kars) %13,5, Biçer ve ark.'nın¹⁴ çalışmasında (Ankara) %16,8, bizim çalışmamızda ise bu oran %37,3 olarak bulundu. İller arasında ÇOGK'ye sahip olma oranları oldukça değişkenlik göstermektedir. Her ilin kendine ait verilerini toplaması ve değerlendirdikten sonra ÇOGK'ye sahip olma oranlarını arttırma ile ilgili çalışma yapması doğru olacaktır.

Uygulanan ankette ebeveynlerin ÇOGK kullanımının zorunlu olduğunu bilip bilmedikleri değerlendirildi. Grup 1'deki ebeveynlerin tamamının ÇOGK kullanımının zorunlu olduğunu bilmesi doğal bir sonuç iken grup 2'deki olguların %15,7'sinin ÇOGK kullanımının zorunlu olduğunu bilmesine rağmen ÇOGK'ye sahip olmaması şaşırtıcı bir sonuçtur. Kürtüncü ve Demirbağ'ın¹⁰ çalışmasında da benzer şekilde olguların %14 ÇOGK kullanımı hakkında bilgisi olmasına rağmen ÇOGK kullanmadığını tespit edilmiştir. Bu grup

ÇOGK hakkında bilgi sahibi olduğu için ÇOGK sahip olma konusunda daha ikna edilebilir görülmektedir. Ayrıca grup 1'deki olguların %21,1'inin ÇOGK'yi aktif kullanmadığı belirlenmiştir. Bu olguların neden aktif kullanmıyorsunuz sorusuna yanıtları (Tablo 2) göstermektedir ki, ÇOGK'yi aktif kullanma konusunda ebeveynlere bilgilendirme yapmak gerekmektedir. Grup 2'de ebeveynlerin ÇOGK'ye sahip olmama nedenleri incelendiğinde ilk sırayı bu soruya cevap vermeyenler oluştursa da "pahalı olduğu için alamadım" cevabının ikinci sırada olması yapılacak düzenlemeler ile ÇOGK sahip olma maddi olarak ulaşılabilir hale getirilebilir; özellikle vergi indirimi uygulanması etkili olacaktır. Ancak diğer önemli bulgumuz; ailenin aylık gelirinin ÇOGK'na sahip olma konusunda etkili olmadığıdır. Burada önemli olanın bu konuda iyi bilgilendirme olduğunu düşünüyoruz. Özellikle; "ÇOGK'nin gerekli olduğu konusunda bilgisizim, bence gereksiz ve arabamın ÇOGK için uyumlu olduğu konusunda bilgim yok" cevabını veren %42,1 ebeveynin bilgilendirme konusunda hedeflenmesi gerekmektedir.

Kürtüncü ve Demirbağ¹⁰ ile Arıkan ve Bekar'ın¹³ çalışmalarında bizim bulgularımızın aksine anne ve

Tablo 1. Anketten elde edilen demografik verilerin istatistiksel çözümü

			Grup 1 (n/%)	Grup 2 (n/%)	r	p
1	Anketi dolduran ebeveyn	Anne	24 (23,5)	38 (37,3)	0,037	0,834**
		Baba	14 (13,7)	26 (25,5)		
2	Anketi dolduran ebeveynin eğitim durumu	Okur-yazar değil	1 (1)	4 (3,9)	-0,176	0,142*
		İlk-orta okul	13 (12,7)	25 (24,5)		
		Lise	10 (9,8)	24 (23,5)		
		Üniversite	14 (13,7)	11 (10,9)		
3	Anketi dolduran ebeveynin mesleği	Ev hanımı	14 (13,7)	31 (30,4)	-0,094	0,02*
		Memur	7 (6,9)	10 (9,8)		
		İşçi	5 (4,9)	10 (9,8)		
		Esnaf	5 (4,9)	5 (4,9)		
		Özel sektör	-	4 (3,9)		
		Hemşire	4 (3,9)	-		
		Öğretmen	3 (2,9)	-		
		Mühendis	-	2 (2)		
İşsiz	-	2 (2)				
4	Ailenin aylık geliri (TL)	<1300	7 (6,9)	20 (19,6)	-0,141	0,173**
		≥1300	31 (30,4)	44 (43,1)		
5	Ailedeki çocuk sayısı	1	13 (12,7)	11 (10,8)	0,381	0,003*
		2	16 (15,7)	11 (10,8)		
		3	7 (6,9)	17 (16,7)		
		4	1 (1)	16 (15,7)		
		5	1 (1)	5 (4,9)		
		6	-	3 (2,9)		
		9	-	1 (1)		

ÇOGK: Çocuk oto güvenlik koltuğu, *ki-kare testi, **Fishers Exact testi

baba eğitim seviyesi arttıkça ÇOGK kullanımının arttığı kanıtlanmıştır. Çalışmamızda anket formunu dolduran ebeveynlerin eğitim durumlarının ÇOGK'ye sahip olma açısından bir fark yaratmadığını göstermektedir. Ancak burada çalışmamızın planlamasında anket formunu dolduran ebeveyne ait bilgiler elde edildiği için formu dolduran anne ise babanın da eğitim durumu, formu dolduran baba ise annenin de eğitim durumunu sorgulamamız daha sağlıklı sonuç verebilirdi.

Korelasyon testleri ile inceleme yapıldığında ailedeki çocuk sayısının artması ile ÇOGK'ye sahip olunması oranı artmakta iken diğer çalışmalarda ailede çocuk sayısının artması ile ÇOGK sahip olma arasında ters orantı bulunmaktadır.¹⁰ Burada bizim çalışmamızda çocuk sayılarının gruplandırılmadan incelenmesinin bu sonucu ortaya koyduğunu düşünüyoruz. Nitekim çalışmada elde edilen veriler (Tablo 1) çocuk sayısının daha çok 1, 2 ve 3 olduğunu göstermektedir. Bir diğer korelasyon testi sonucu ebeveyn yaşında artış ile ÇOGK sahip olunması artmaktadır ($r=0,364$ ve $p<0,001$). Sonuç olarak ÇOGK hakkında bilgilendirme yapılması hedeflenen kitlemiz genç ebeveynler olmalıdır.

Dünyada ilk emniyet kemeri kullanımı 1950'li yıllarda olsa da asıl ilerleme Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) 1966 yılında karayolu trafiği ve motorlu araçlar güvenlik yasasından sonra sağlanmıştır.¹⁵ İlk 14 yaşta, motorlu taşıt kazaları, araç içi yaralanma ve ölümlerin önlenabilir kısmını

oluşturmaktadır. Araç içi güvenlik önlemlerinin kullanımı ile çocukluk çağı araç için yaralanmalarının %70 oranında azalacağını gösteren yayınlar mevcuttur.¹⁶ Carman ve Palancı'nın⁶ çalışmasında emniyet kemeri şehir içi seyahatte kullanım %38,4 iken, şehirler arası yolda emniyet kemeri kullanımı %87,6'ya yükseldiğini göstermektedir. Kürtüncü ve Demirbag¹⁰ çalışmasında ÇOGK kullanırken emniyet kemeri her zaman kullanırım diyenlerin oranı çalışmaya katılanların %43,1 olması, ebeveynlerin ÇOGK kullanırken emniyet kemeri kullanımını ihmal ettiğini göstermektedir. Emniyet Genel Müdürlüğü'nün 1999 yılında yaptığı çalışmada emniyet kemerinin kullanımı şehir içi yollarda kullanımı %21 olarak bulunmuştur.¹⁷ Bektas ve Hınıs'ın¹⁷ çalışmasında emniyet kemeri kullanım şehir içi yollarda %20, şehirler arası yolda %59 olduğunu ortaya koymuştur. Benzer veriler incelendiğinde emniyet kemeri kullanımın İngiltere'de %90, ABD'de %80 olduğu görülmektedir. Çalışmamıza katılan ebeveynlerin emniyet kemeri kullanım sıklığı %63,7 olarak bulundu. Önemli bir sonuç da; ÇOGK kullanırken çocuğuna aracın emniyet kemerini ya da ÇOGK'nin emniyet kemerini takan ebeveynlerin sıklığının %52,6'ya düşmesidir. ÇOGK sahip ebeveynlerin sahip olmayanlara göre çocukları için güvenlik önlemi alma konusunda daha istekli ve bilgili olduğunu düşünürsek, grup 1'deki olgularında emniyet kemeri kullanımı konusunda eğitime ihtiyacı olduğu görülmektedir.

Tablo 2. Anketten elde edilen çocuk oto güvenlik koltuğu ile ilgili verilerin istatistiksel çözümü

		Grup 1 (n/%)	Grup 2 (n/%)	r	p	
1	ÇOGK kullanımının zorunlu olduğunu biliyor musunuz?	Evet	38 (37,3)	16 (15,7)	0,726	<0,001*
		Hayır	-	48 (47,1)		
2	ÇOGK'yi aktif kullanıyor musunuz? (ÇOGK var mı sorusuna evet diyenler için)	Evet	30 (78,9)	-		
		Hayır	8 (21,1)	-		
3	ÇOGK'yi neden aktif kullanmıyorsunuz? (2. soruya hayır diyenler için)	Çocuğum oturmak istemiyor	4 (50)	-		
		Kısa mesafelerde gerek duymuyorum	2 (25)	-		
		Bence gereksiz, çocuğum oturmayınca ısrar etmiyorum	2 (25)	-		
4	ÇOGK'nizin olmama sebebi nedir? (ÇOGK var mı sorusuna hayır diyenler için)	Gerekli olduğu konusunda bilgisizim	-	12 (18,7)		
		Pahalı olduğu için alamadım	-	17 (26,6)		
		Bence gereksiz	-	13 (20,3)		
		Faydalı olabilir ama almayı hiç düşünmedim	-	2 (3,1)		
		Arabamın ÇOGK için uyumlu olduğu konusunda bilgim yok	-	2 (3,1)		
		Cevap vermeyenler	-	18 (28,2)		
5	ÇOGK kullanırken emniyet kemeri kullanıyor musunuz?	Evet	20 (52,6)	-		
		Hayır	8 (21)	-		
		Bazen	10 (26,4)	-		
6	Siz ve/veya çocuklarınız taşıt ile (otomobil/otobüs gibi) yolculuk yaparken emniyet kemeri kullanıyor musunuz?	Evet	31 (30,4)	34 (33,3)	0,286	0,005**
		Hayır	7 (6,9)	30 (29,4)		

ÇOGK: Çocuk oto güvenlik koltuğu, *ki-kare testi, **Fishers Exact testi

Çalışmanın Kısıtlılıkları

Çalışmamızdaki en önemli kısıtlılıklarımız başta çalışmaya alınan ebeveynlerin çocuklarının yaş gruplarının belirtilmemiş olmasıdır. Bunun dışında sadece ebeveynlerden anketi doldurana ait verilerin elde edilmiş olması, çalışmamızın bir anket çalışması olması, çalışma süresinin yeterince uzun olmaması ve katılımın az olması diğer kısıtlılıklar olarak değerlendirilebilir.

Sonuç

ÇOGK ve emniyet kemeri kullanımı bir tercihten ziyade zorunluluktur. ÇOGK sahip olma oranının çalışmamıza dahil ettiğimiz olgularda oldukça düşük saptanması ailelerin çocuklarının güvenliği ile ilgili yeterli düzeyde bilgiye sahip olmamasına bağlandı. Bu konuda sağlık çalışanları tarafından yapılacak aile eğitimlerinin bu oranları arttırmada en etkili faktör olacağı kanısındayız. Ayrıca çocuk oto koltuğu veya bunun gibi güvenlikle ilgili konularda vergilerin azaltılması kullanım sıklığının artışına katkılar sunabilir.

Etik

Etik Kurul Onayı: Adıyaman Üniversitesi Biyomedikal Araştırmalar Etik Kurulu (onay no: 2016/2-12).

Hasta Onayı: Alınmıştır.

Hakem Değerlendirmesi: Editörler kurulu dışında olan kişiler tarafından değerlendirilmiştir.

Yazarlık Katkıları

Cerrahi ve Medikal Uygulama: İ.H.B., Konsept: İ.H.B., H.A., M.T., Dizayn: İ.H.B., M.T., Veri Toplama veya İşleme: S.B., M.G., Analiz veya Yorumlama: İ.H.B., H.A., M.T., Literatür Arama: H.A., S.B., M.G., Yazan: İ.H.B., S.B., M.G.

Çıkar Çatışması: Yazarlar tarafından çıkar çatışması bildirilmemiştir.

Finansal Destek: Yazarlar tarafından finansal destek almadıkları bildirilmiştir.

Kaynaklar

1. Çöl D, Biçer S, Uğraş M, Giray T, Küçük Ö, ve ark. Ailelerin çocuk oto güvenlik koltuğu kullanma oranları ve bilgi düzeyleri üzerine anket

çalışması. J Pediatr Emerg Intensive Care Med. 2014;1:87-95.

2. <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=1.5.2918&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=> (Erişim tarihi: 27.09.2017)
3. <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.8182&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=Kara yollar%c4%b1%20trafik%20y%c3 %b6n etmeli%c4%9fi> (Erişim tarihi: 27.09.2017).
4. Durbin DR; Committee on Injury, Violence, and Poison Prevention. Child Passenger Safety. Pediatrics. 2011;127:1050-66.
5. Sungur İ, Akdur R, Piyal B. Türkiye'deki Trafik Kazalarının Analizi. Ankara Med J. 2014;14:114-24.
6. Carman KB, Palancı Y. The use of child safety seats: A survey on levels of knowledge and attitudes of university employees. Journal of Clinical and Experimental Investigations. 2011;2:157-60.
7. Peden M, Scurlfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, et al. World Report On Road Traffic Injury Prevention. Geneva, 2004:45.
8. Şevketoğlu E, Hatipoğlu S, Esin G, Oztora S. Knowledge and attitude of Turkish parents regarding car safety seats for children. Ulus Travma Acil Cerrahi Derg. 2009;15:482-6.
9. Lennon A. A risky treat: exploring parental perceptions of the barriers to seating their children in the rear seats of passenger vehicles. Inj Prev. 2007;13:105-9.
10. Kürtüncü M, Demirbag BC. Çocuk oto güvenlik koltuğu kullanımı konusunda ebeveynlerin bilgi, tutum ve davranışları: Zonguldak örneği. International Journal of Human Sciences. 2013;2:182-93.
11. Snowdon AW, Hussein A, High L, Stamler L, Millar-Polgar J, et al. The Effectiveness of a Multimedia Intervention on Parents' Knowledge and Use of Vehicle Safety Systems for Children. J Pediatr Nurs. 2008;23:126-39.
12. Bahadır GB, Akgün O, Güven A. Çocukluk Çağı Travmaları ve önlenmesinde Koruyucu Hekimliğin Rolü. TAF Prev Med Bull. 2011;10:243-50.
13. Arıkan D, Bekar P. Ebeveynlerin sosyo-demografik özelliklerinin çocuk oto güvenlik koltuğu kullanımına etkisinin incelenmesi. İzmir Dr. Behçet Uz Çocuk Hast Dergisi. 2015;5:34-42.
14. Biçer BK, Özcebe HL, Kacemer H, Karaağaç AE, İlgen U. Ankara Merkezinde Çalışan Bir Grup Esnafın Çocuk Oto Güvenlik Koltuğu Kullanımları, İlgili Bilgi ve Davranışları. Çocuk Dergisi. 2012;12:16-23.
15. Waller PF. Challenges in motor vehicle safety. Challenges in motor vehicle safety. Annu Rev Public Health. 2002;23:93-113.
16. Chen X, Yang J, Peek-Asa C, Li L. Parents' experience with child safety restraint in China. BMC Public Health. 2014;14:318.
17. Bektas S, Hınıs MA. Emniyet Kemeri Kullanımına Etki Eden Faktörlerin Otomobil Sürücüleri İçin Tahmin Modeli. Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi. 2009;25:208-22.