

**ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ
В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ:
СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

монография

Москва, 2020

УДК 614.8; 614.88; 656.08
ББК 39.1

Рецензенты:

М.Н. Ерофеев – доктор технических наук, профессор;
Т.А. Марченко – доктор медицинских наук, профессор.

Оказание помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях: современное состояние и перспективы развития: монография/ Н.А. Поздняков, Е.В. Горячева, В.В. Мехова, Д.Р. Просветова, И.И. Евлоев, А.Ю. Пахомов, В.Ю. Глебов// МЧС России. – М. : ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2020. – 103 с.

ISBN 978-5-93970-244-7

В монографии представлены: основные вопросы безопасности дорожного движения в Российской Федерации; аналитические сведения о состоянии системы спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, основные направления ее совершенствования; зарубежный опыт специалистов экстренных служб в области безопасности дорожного движения; нормативная правовая база в Российской Федерации в области ликвидации последствий ДТП; организационное, техническое и методическое обеспечение повышения эффективности деятельности МЧС России в области ликвидации последствий ДТП; профессиональная подготовка подразделений МЧС России, привлекаемых к ликвидации последствий ДТП; научная деятельность в области безопасности дорожного движения и реализация целевых программ; техническое оснащение подразделений МЧС России современными образцами техники, инструмента и технологий; образовательная и пропагандистская деятельность МЧС России в области безопасности дорожного движения.

Монография предназначена для сотрудников МЧС России, специалистов экстренных служб, привлекаемых к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, а также рассчитана на широкий круг читателей, которых интересуют проблемы безопасности дорожного движения и развития системы спасения пострадавших в автоавариях.

ISBN 978-5-93970-244-7

© МЧС России, 2020

© ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1. ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	5
2. АНАЛИТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ СИСТЕМЫ СПАСЕНИЯ ПОСТРАДАВШИХ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ, ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ.....	11
3. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ СПЕЦИАЛИСТОВ ЭКСТРЕННЫХ СЛУЖБ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	22
4. НОРМАТИВНАЯ ПРАВОВАЯ БАЗА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ОБЛАСТИ ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ.....	36
5. ОРГАНИЗАЦИОННОЕ, ТЕХНИЧЕСКОЕ И МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЧС РОССИИ В ОБЛАСТИ ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ.....	54
6. ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ МЧС РОССИИ, ПРИВЛЕКАЕМЫХ К ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ.....	64
7. НАУЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И РЕАЛИЗАЦИЯ ЦЕЛЕВЫХ ПРОГРАММ.....	69
8. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСНАЩЕНИЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ МЧС РОССИИ СОВРЕМЕННЫМИ ОБРАЗЦАМИ ТЕХНИКИ, ИНСТРУМЕНТА И ТЕХНОЛОГИЙ.....	71
9. ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ И ПРОПАГАНДИСТСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЧС РОССИИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	100
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	102

ВВЕДЕНИЕ

Повышение безопасности дорожного движения (БДД), направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны.

Общий подход к деятельности по обеспечению БДД базируется на решениях органов государственной власти, в соответствии с которыми безопасность дорожного движения является важной государственной задачей, так как речь идет о сохранении жизни и здоровья граждан страны, фактически о повышении качества жизни. В связи с этим для БДД необходимо привлечение усилий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и общественных институтов, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, а также структур российского бизнес-сообщества.

Специалисты пожарно-спасательного профиля, работающие на ликвидации последствий автомобильных аварий, должны обладать достаточными теоретическими знаниями и практическими навыками, иметь на вооружении аварийно-спасательный инструмент, технику и оборудование для эффективной работы.

В монографии представлены базовые основы технологических операций при спасении пострадавших в ДТП, краткий обзор основных принципов и правил такой работы, в том числе по применению аварийно-спасательного инструмента и оборудования.

В этой связи монография не является абсолютным и детальным руководством к действию, но может рассматриваться как свод базовых действий и приемов, которые следует адаптировать к каждой конкретной ситуации.

В своей работе на ликвидации последствий ДТП спасатели и пожарные должны строго руководствоваться действующими нормативными правовыми актами, наставлениями, инструкциями и указаниями руководителя работ. При работе с аварийно-спасательным инструментом и оборудованием важно соблюдать меры и требования, предписанные соответствующей документацией (паспортами, руководствами, инструкциями, др.).

1. ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Общий подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения базируется на решениях органов государственной власти, в соответствии с которыми безопасность дорожного движения является важной государственной задачей, так как речь идет о сохранении жизни и здоровья граждан страны, фактически о повышении качества жизни. В связи с этим для безопасности дорожного движения необходимо привлечение усилий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и общественных институтов, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, а также структур российского бизнес-сообщества.

Обеспечение БДД в Российской Федерации определяется основным нормативным правовым документом – Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в котором прописаны основные задачи: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:

установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов

местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

регулирующей деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;

разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, документов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, технических норм и других нормативных документов;

осуществления деятельности по организации дорожного движения;

материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;

организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;

проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;

осуществления обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств;

лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;

проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;

осуществления федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В целях реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий.

течение последнего десятилетия работа по повышению безопасности дорожного движения в Российской Федерации осуществлялась на программно-целевой основе. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» (далее – программа) позволила переломить негативные тенденции развития ситуации с аварийностью и смертностью в Российской Федерации, сложившиеся в стране к 2005 году. По экспертным оценкам, за годы реализации Программы в нашей стране сохранены жизни

более 35 тыс. человек. Суммарное снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях по сравнению с 2004 годом, принятым в Программе в качестве базы сравнения, превысило цель на 17%. Следует отметить, что снижение смертности было нестабильным.

Положительная динамика в 2006-2010 годах сменилась ростом аварийности в 2011-2012 годах. В первые годы реализации Программы фактическое число погибших в дорожно-транспортных происшествиях было существенно ниже установленных целевых значений, а целевые задания на 2011 и 2012 годы достигнуты не были, что свидетельствует о многофакторности решаемой задачи. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечением снижения ее показателей, в настоящее время реализуется Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 № 864.

Результаты анализа тенденций изменения показателей состояния безопасности дорожного движения демонстрируют их тесную взаимосвязь с показателями социально-экономического развития государства. Вследствие этого улучшение экономической ситуации повлечет за собой рост покупательского спроса на продукцию автомобильной промышленности, повышение уровня мобильности населения, увеличение объема грузо- и пассажироперевозок, что в случае ослабления целенаправленной работы по профилактике аварийности на автотранспорте может негативным образом сказаться на состоянии безопасности дорожного движения. Таким образом, требуются усиление системной работы по реализации соответствующих мероприятий, выработка и осуществление новых подходов по приоритетным направлениям деятельности с учетом складывающейся ситуации в рассматриваемой сфере и имеющих место ресурсных ограничений.

В 2018 году распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы (далее – Стратегия), которая является основой для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях, а также планирования, обеспечивающего системный подход к решению проблемы дорожно-транспортного травматизма.

Правовую основу Стратегии составляют Конституция Российской Федерации, федеральные конституционные законы, федеральные законы, а также принятые в соответствии с ними нормативные правовые акты Президента Рос-

сийской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти.

При разработке Стратегии учтены: Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года; Стратегия национальной безопасности Российской Федерации; Концепция демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года; Концепция внешней политики Российской Федерации; Концепция общественной безопасности в Российской Федерации; Концепция государственной миграционной политики Российской Федерации на период до 2025 года; Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года; прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года.

Целями Стратегии определены повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году.

В качестве целевого ориентира на 2024 год установлен показатель социального риска, составляющий не более четырёх погибших на 100 тысяч населения.

Основными направлениями реализации Стратегии являются:

изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил в дорожном движении;

повышение защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов;

совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая развитие работ по организации дорожного движения;

совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении;

совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения;

развитие системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.

В области безопасности дорожного движения существуют следующие риски:

неконтролируемый рост автомобилизации населения;

углубляющийся разрыв между темпами автомобилизации и темпами развития улично-дорожной сети;

снижение среднего возраста водительского состава;

приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении;

недооценка роли институтов гражданского общества и средств массовой информации в формировании законопослушного поведения участников дорожного движения;

применение первоочередных мер, своевременно не обеспечиваемых нормативно-методической базой в рассматриваемой сфере.

К числу угроз в области безопасности дорожного движения можно отнести:

значительное количество транспортных средств, не отвечающих современным требованиям безопасности (в настоящее время половина транспортных средств имеет срок эксплуатации более 10 лет);

отсутствие действенного организационно-правового механизма контроля технического состояния транспортных средств;

несовершенство системы допуска водителей к участию в дорожном движении (подготовка, экзамены, медицинские критерии);

наличие в стране круга экономических проблем, зачастую препятствующих принятию необходимых мер по повышению безопасности дорожного движения;

недостаточное внимание к причинам детского дорожно-транспортного травматизма;

несовершенство действующей системы оповещения о дорожно-транспортных происшествиях;

несовершенство системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Состояние безопасности дорожного движения во многом определяется дисциплиной и уровнем профессионального мастерства водителей. В России более 85% дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств.

В соответствии с поручением Председателя Правительства Российской Федерации от 11.07.2018 № ДМ-П9-4145 мероприятия по реализации Стратегии включены в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (далее – национальный проект).

В структуру национального проекта входят федеральные проекты: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России».

Ключевым по содержанию мероприятий, обеспечивающих безопасность дорожного движения, является одноимённый федеральный проект, который в свою очередь является элементом государственной программы «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности».

Реализация мероприятий федерального проекта «Безопасность дорожного движения» позволила в 2019 году выйти на прогнозируемый целевой показатель национального проекта – общероссийский уровень социального риска гибели в ДТП, не превышающий 11,7 погибших на 100 тысяч населения. Число погибших в ДТП уменьшилось по сравнению с 2018 годом на 6,8% и составило 16 981 человек.

2. АНАЛИТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ СИСТЕМЫ СПАСЕНИЯ ПОСТРАДАВШИХ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИШЕСТВИЯХ, ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Согласно статистическим данным Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России (ГУОБДД МВД России) на территории Российской Федерации в период с 2015 по 2019 гг. произошло более 859 тыс. случаев ДТП, где погибло более 97 тыс. человек, ранено более 1 млн человек. Более трети погибших в ДТП составили люди наиболее трудоспособного возраста: от 26 до 40 лет – более 35 тыс. человек (Рисунок 1).



Рисунок 1 – Дорожно-транспортные происшествия с пострадавшими

Согласно приказу МВД России от 18.06.1996 № 328 «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647» дорожно-транспортные происшествия подразделяются на следующие виды: столкновение, опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство, наезд на препятствие, наезд на пешехода, наезд на велосипедиста, наезд на гужевой транспорт, падение пассажира, иной вид ДТП.

Исходя из графика, самым распространённым и травмоопасным для пострадавших видом ДТП в Российской Федерации является столкновение транспортных средств – более 359 тыс. случаев; второе место занимает наезд на пешехода – более 257 тыс. случаев; остальные виды ДТП суммарно составили менее 70 тыс. происшествий (Рисунок 2).

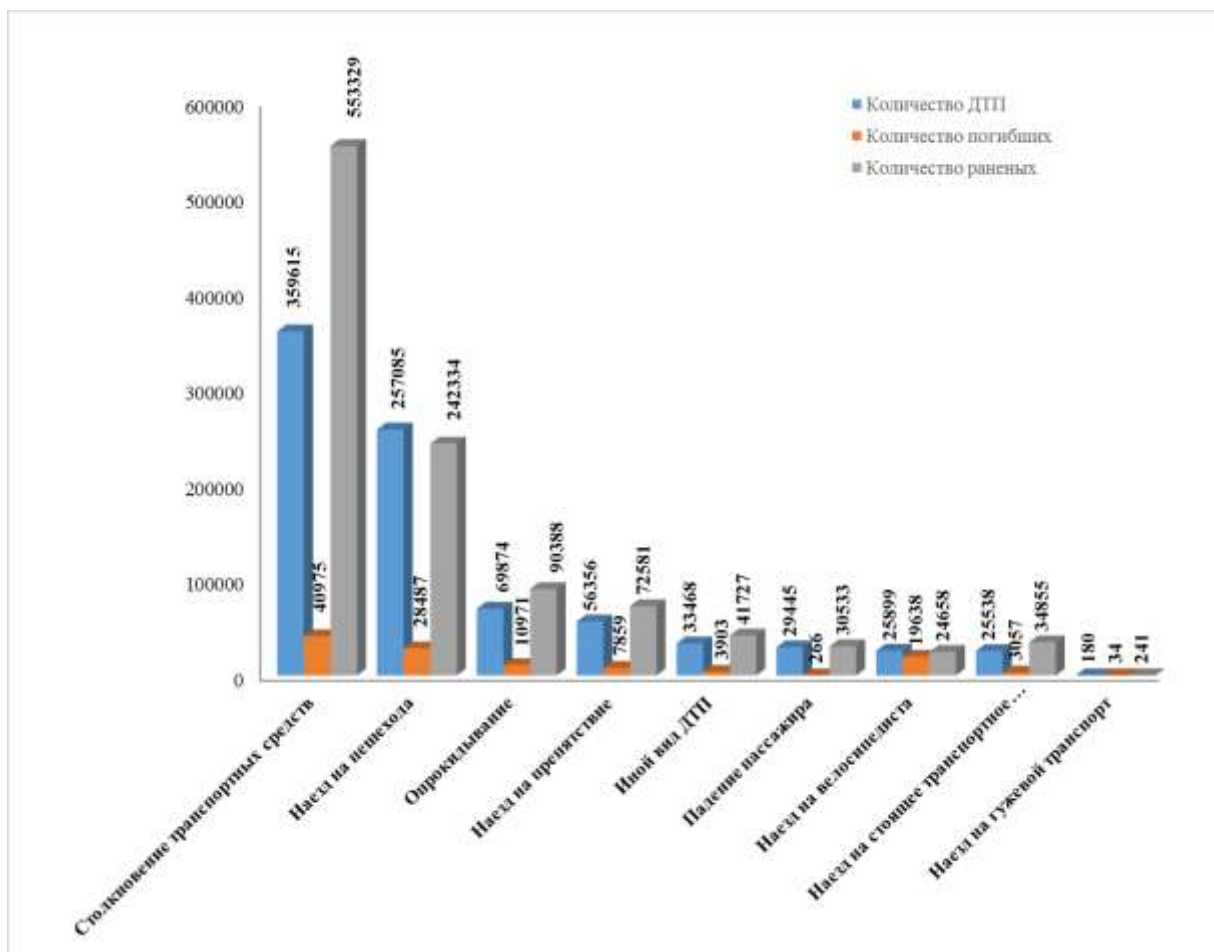


Рисунок 2 – Распределение видов ДТП в период с 2015 по 2019 гг.

Основными причинами ДТП в Российской Федерации являются: нарушение водителями Правил дорожного движения – более 747 тыс. случаев; вождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения – 81 тыс. случаев ДТП.

Основной особенностью некоторых ДТП является возникновение вторичных поражающих факторов: утечка или разлив АХОВ; пожаро-взрывоопасная обстановка; падение или опрокидывание транспортных средств; падение груза и т.д. Зачастую такие ДТП имеют более обширные последствия и сопровождаются большим количеством жертв.

В соответствии с Федеральным законом от 01.04.2020 № 98-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» чрезвычайная ситуация – это обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, распространения заболевания, представляющего опасность для окружающих, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой че-

ловеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

В период с 2015 по 2019 годы зафиксировано 520 случаев дорожно-транспортных происшествий, отнесенных в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации «О классификации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» от 21.05.2007 № 304 к чрезвычайным ситуациям. В таких происшествиях пострадало более 5 200 человек, погибло более 1 700 человек.

МЧС России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти выполняется комплекс мероприятий, направленных на организацию реагирования и оказания помощи пострадавшим в ДТП.

Эффективность системы оказания помощи пострадавшим в ДТП основывается на: своевременном оповещении экстренных служб, организации их взаимодействия на всех уровнях реагирования, профессионализма личного состава, уровне оснащенности современными образцами специальной техники, инструмента, оборудования и технологий.

Пожарно-спасательными подразделениями (далее – ПСП) в период за 2015-2019 годы осуществлено более 589 тыс. выездов на ДТП (Рисунок 3).

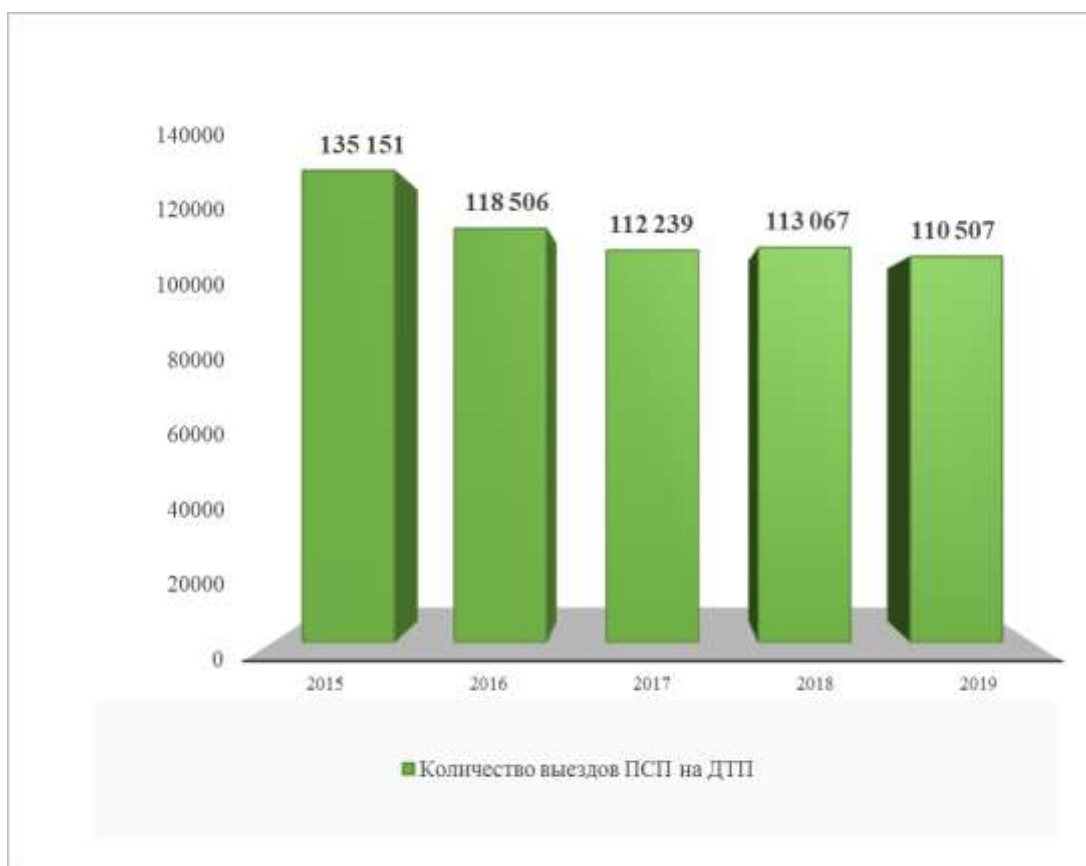


Рисунок 3 – Количество выездов ПСП на ДТП в период 2015-2019 годов

Помощь оказана более чем 554 тыс. гражданам, из них: спасено более 237 тыс. человек (из них деблокировано более 65 тыс. пострадавших); первая помощь оказана более чем 322 тыс. пострадавшим; психологическая помощь оказана более чем 1 тыс. гражданам; иная помощь оказана более чем 191 тыс. гражданам (Рисунок 4).

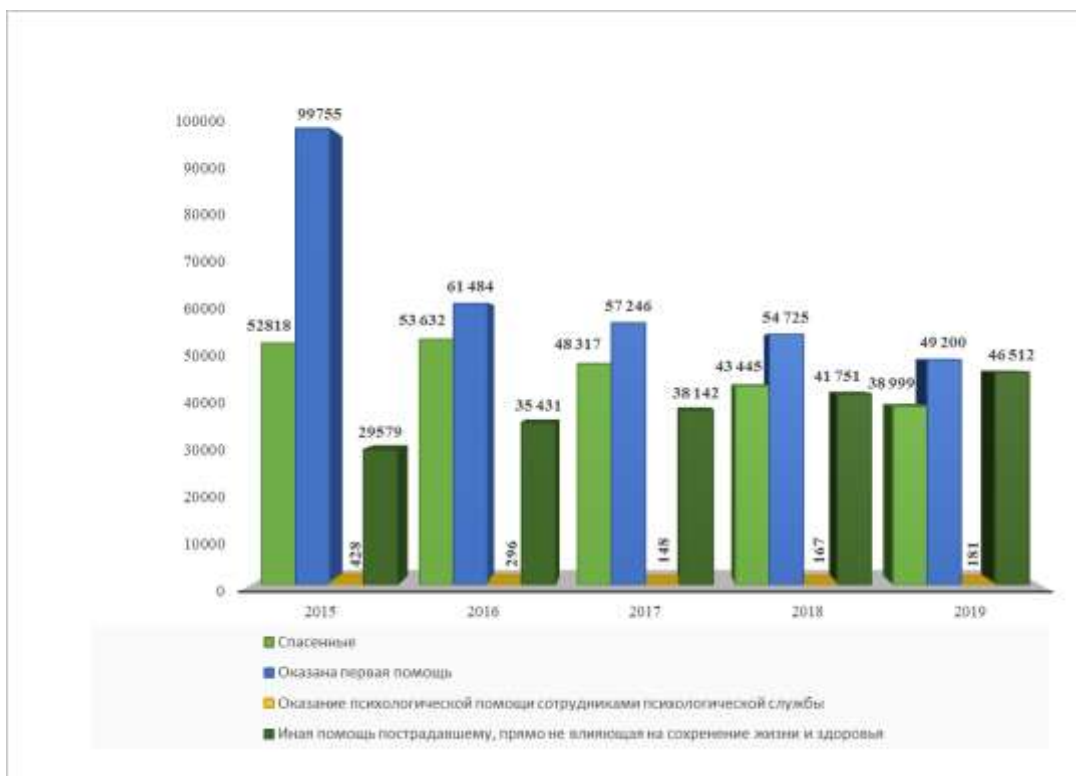


Рисунок 4 – Оказание помощи пострадавшим в 2015-2019 годах, в абсолютных значениях (чел.)

В 2015-2019 годах проводились мероприятия, относящиеся к категории «спасенный»: сердечно-легочная реанимация до появления признаков жизни проведена более чем 6 тыс. пострадавшим; временная остановка наружного кровотечения с наложением давящей повязки – более чем 70 тыс. пострадавшим; деблокировано более чем 65 тыс. пострадавших; для более чем 5 тыс. пострадавших проведены мероприятия по восстановлению и поддержанию проходимости дыхательных путей; окклюзионная (герметизирующая) повязка при ранении грудной клетки наложена более чем 9 тыс. гражданам; иммобилизация проведена более чем 86 тыс. пострадавшим; медицинская помощь силами и средствами аттестованной медицинской службы МЧС России оказана более чем 12 тыс. пострадавшим; авиацией МЧС России транспортировано в лечебно-профилактические учреждения более 100 пострадавших (Рисунок 5).

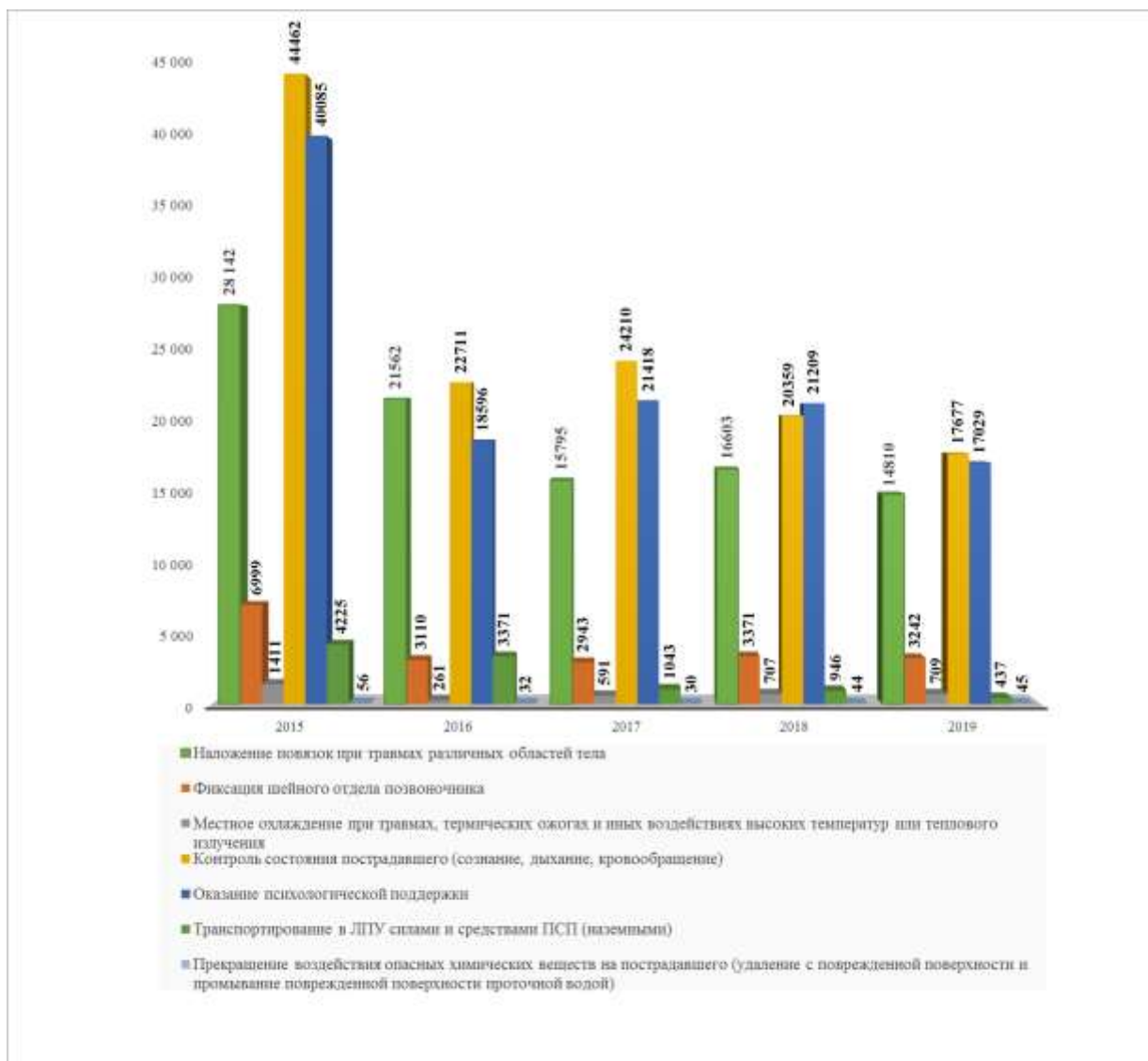


Рисунок 5 – Количество пострадавших, отнесенных к категории «спасенный» по видам проведенных работ (чел.)

Количество граждан, отнесенных к категории «оказана первая помощь», по видам оказанной помощи за 2015-2019 годы, распределилось следующим образом: контроль состояния (сознание, дыхание, кровообращение) обеспечен более чем 129 тыс. пострадавшим; психологическая поддержка оказана более чем 96 тыс. пострадавшим; повязки при травмах различных областей тела наложены более чем 96 тыс. пострадавшим; более чем 19 тыс. пострадавшим зафиксирован шейный отдел позвоночника; наземными силами и средствами ПСП в лечебно-профилактические учреждения транспортировано более чем 10 тыс. граждан; местное охлаждение при травмах, термических ожогах и иных воздействиях высоких температур или теплового излучения проведено для более чем 3 тыс. пострадавших; прекращение воздействия опасных химических веществ на пострадавших (удаление с поврежденной поверхности и промывание поврежденной поверхности проточной водой) осуществлено для более чем 200 пострадавших (Рисунок 6).

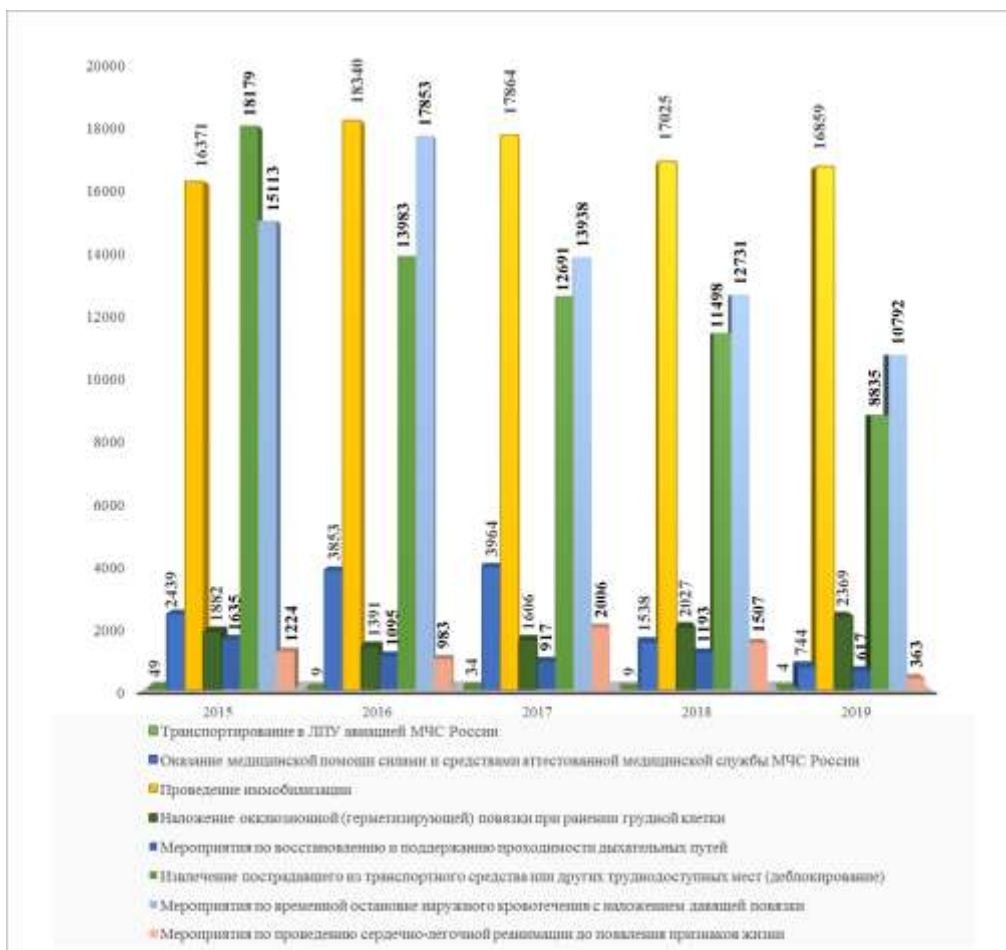


Рисунок 6 – Количество пострадавших, отнесенных к категории «оказана первая помощь» по видам проведенных работ (чел.)

Всего при реагировании ПСП на ДТП за 2015-2019 годы проведено более 740 тыс. работ (технологических операций) (Рисунок 7); среднее время прибытия к месту ДТП составило 6,5 минуты (Рисунок 8). Коэффициент реагирования в целом по стране составил 0,85 или 84% (реагирование на 8 ДТП из 10-ти) (Рисунок 9).

Выезды ПСП на различные виды ДТП распределились следующим образом (Рисунок 10):

ДТП с пострадавшими (включая 1 и более ТС) – более 389 тыс. выездов;

ДТП без пострадавших – более 35 тыс. выездов;

ДТП с участием пешеходов – более 63 тыс. выездов.



Рисунок 7 – Поведенные технологические операции за 2015-2019 годы

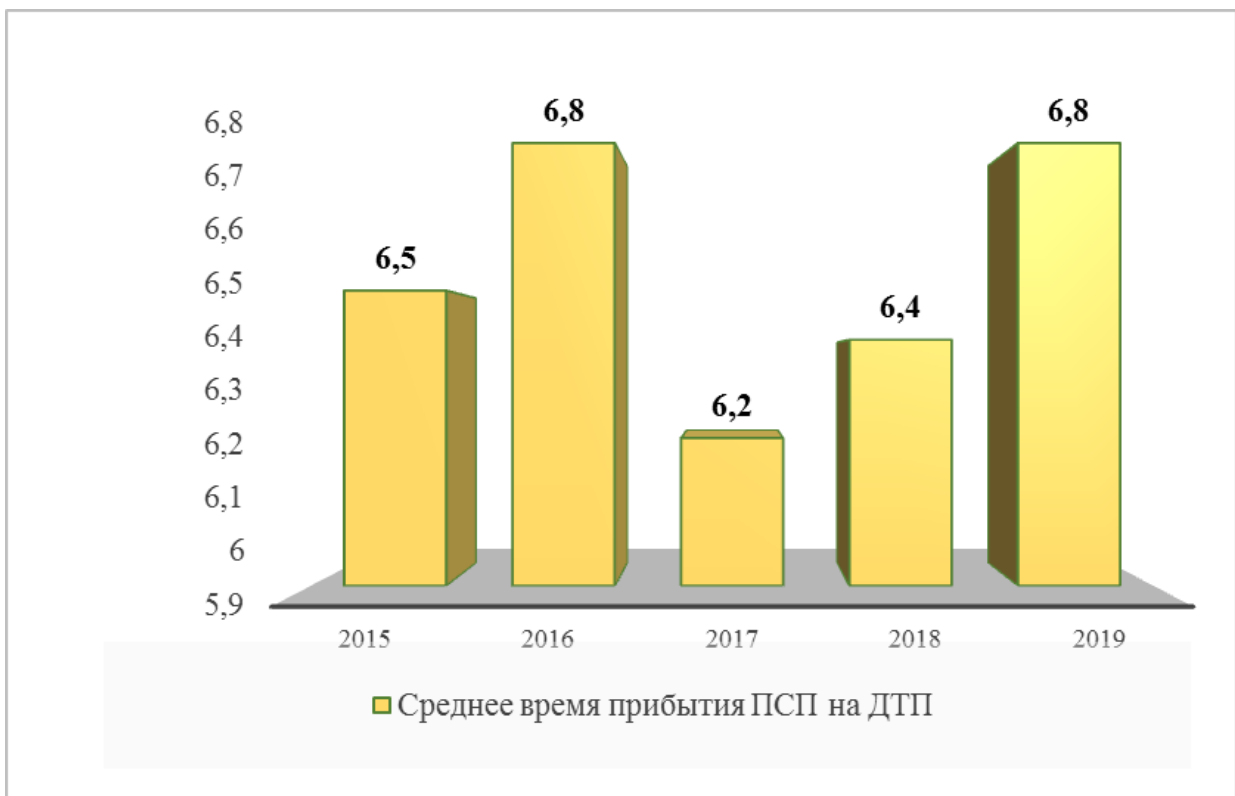


Рисунок 8 – Среднее время реагирования ПСП на ДТП за 2015-2019 годы

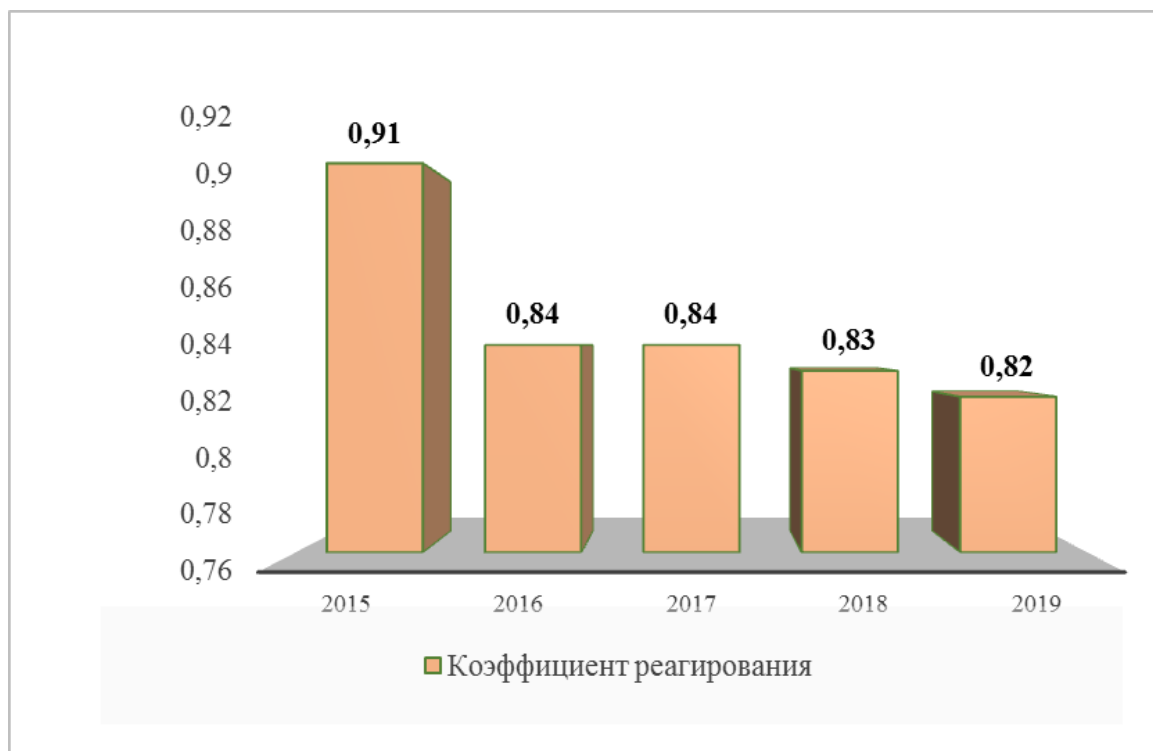


Рисунок 9 – Коэффициент реагирования ПСП на ДТП за 2015-2019 годы

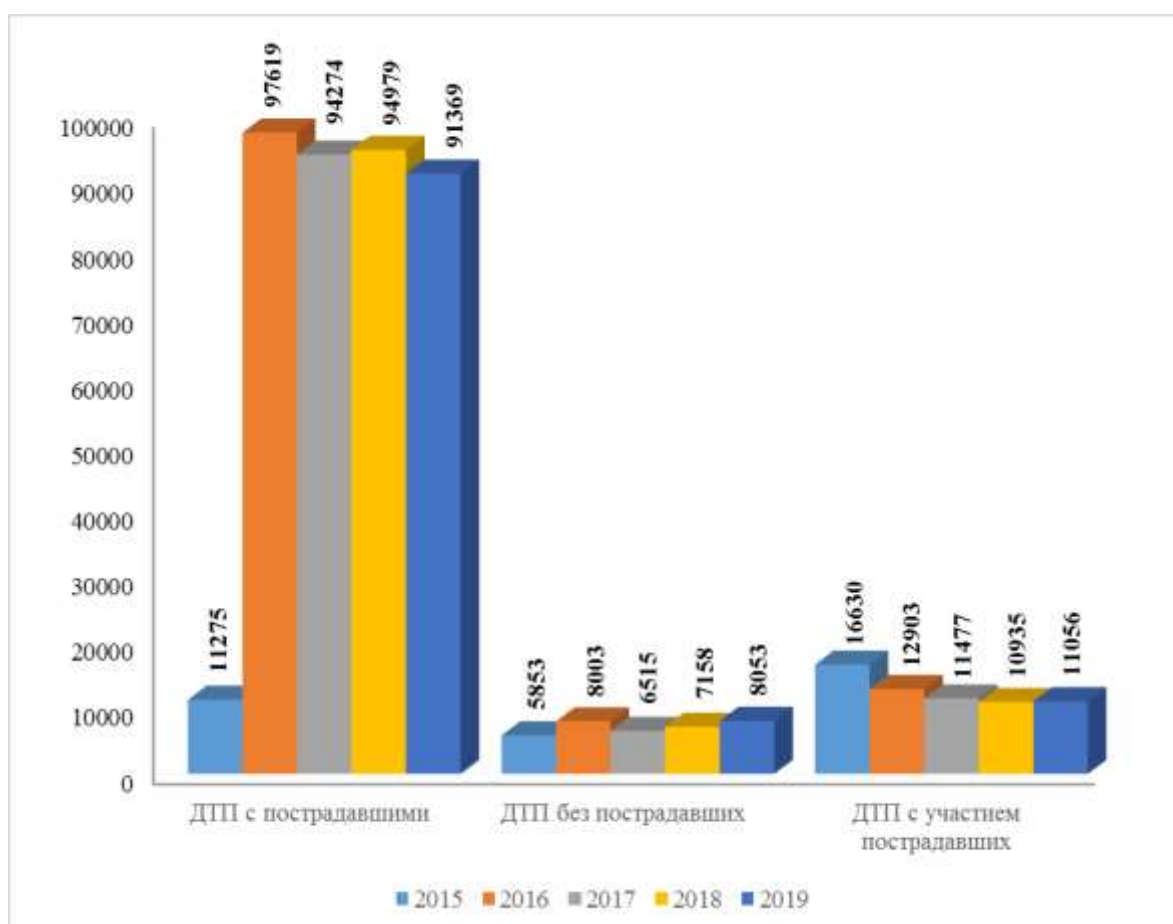


Рисунок 10 – Динамика реагирования ПСП на ДТП за 2015-2019 годы, в разрезе их укрупненных видов

По результатам проведенного анализа к основным проблемным вопросам, возникающим при организации реагирования пожарно-спасательных подразделений на ДТП, можно отнести:

снижение уровня межведомственного взаимодействия, в том числе информационного обмена при возникновении ДТП;

значительное количество ДТП (до 30 %), принимающихся по заявлению (случаи, принятые в учёт в течение 30 дней, по результатам сверки органов управления ГИБДД с медицинскими учреждениями), при их совершении не фиксируются, сообщения о них не поступают. На статистический учёт ГИБДД такие ДТП принимаются по обращению потерпевшего в медицинское учреждение;

наличие количества ДТП с участием пешеходов, наездом на пешеходов, падением пассажира(ов) в общественном транспорте, наездом на велосипедиста, наездом на гужевой транспорт, наездом на животное, как составных частей общего количества ДТП с пострадавшими. Фактически, в большинстве таких случаев отсутствует необходимость привлечения пожарно-спасательных сил (например, наезд на пешехода или велосипедиста);

возникновение ДТП на значительном удалении от мест дислокации пожарно-спасательных подразделений (более 20 км), при которых по прибытии на место ДТП первая помощь либо эвакуация пострадавших в лечебные учреждения произведена до прибытия пожарно-спасательных подразделений (в том числе силами участников и очевидцев).

Повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны.

В целях определения приоритетов в области безопасности дорожного движения, направлений и способов их достижения, а также для формирования у участников правоотношений в области безопасности дорожного движения представлений относительно перспектив и ориентиров состояния обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации была разработана «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» (далее – Стратегия) в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы».

Целями Стратегии являются повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году.

Ключевыми направлениями государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения специалистами являются:

а) снижение рисков в дорожном движении:

– применение новых подходов к вопросам землепользования;

– стимулирование перехода с видов транспорта, сопряжённых с высоким риском, к более безопасным транспортным средствам, например, предоставление приоритета в движении транспортным средствам, перевозящим большее число пассажиров;

– введение поэтапной системы выдачи водительских удостоверений;

б) создание более безопасной дорожной среды:

– классификация дорог и установление ограничений скорости, соответствующей их функции;

– разделение, по возможности, моторизованного и безмоторного движения;

– внедрение аудита безопасности в процесс проектирования и строительства дорог;

– оборудование дорог средствами защиты на случаи столкновения;

– реконструкция наиболее опасных участков дорожной сети;

в) переход к более совершенным и безопасным транспортным средствам:

– повышение видимости автомобилей на дороге, в том числе путём использования фар ближнего света в светлое время суток;

– совершенствование конструкции транспортных средств, например, оборудование грузовиков спереди, сзади и с боков средствами от подката легковых автомобилей, установка на всех транспортных средствах так называемых «щадящих» для пешеходов и велосипедистов передних бамперов;

– обеспечение защиты водителя и пассажиров удерживающими и надувными устройствами;

– стимулирование эксплуатации «интеллектуальных» транспортных средств, оборудование их системами антиалкогольной блокировки, адаптации скорости, стабилизации торможения, сигнализации, напоминающей о ремнях безопасности, и т.п.;

г) обеспечение соблюдения правил дорожного движения:

– совершенствование надзора за соблюдением установленной скорости движения, использованием ремней безопасности и защитных шлемов, режима труда и отдыха водителей;

– активный контроль трезвости водителей транспортных средств;

– принятие соответствующих законодательных и иных нормативных актов; пропаганда в средствах массовой информации;

д) совершенствование системы оказания медицинской помощи пострадавшим в результате ДТП:

- улучшение порядка оказания неотложной помощи;
- улучшение организации травмолечения в больницах;
- обеспечение реабилитации пострадавших.

Основные цели взаимодействия состоят в обеспечении:

- своевременного прибытия сотрудников экстренных служб к месту ДТП;
- оказания помощи пострадавшим при ДТП;
- предотвращения распространения вторичных поражающих факторов, возникающих при ДТП;
- создания условий для восстановления в краткосрочный период интенсивности движения на участке автомобильной дороги, нарушенного в результате сложившейся чрезвычайной ситуации.

Основные принципы взаимодействия:

- законность;
- комплексное использование сил и средств;
- самостоятельность субъектов взаимодействия в выборе средств и методов решения задач в пределах установленной компетенции.

3. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ СПЕЦИАЛИСТОВ ЭКСТРЕННЫХ СЛУЖБ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Согласно глобальному докладу Всемирной организации здравоохранения (далее – ВОЗ) о состоянии безопасности дорожного движения за 2018 год дорожно-транспортные аварии занимают девятое место среди основных причин смертности для всех возрастных групп на мировом уровне. Глобальный доклад показывает, что проблема усугубляется. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях возросло до 1,35 миллиона в год. Это почти 3 700 человек, умирающих на дорогах мира каждый день. Дорожно-транспортный травматизм является ведущей причиной смертности для людей в возрасте от 5 до 29 лет.

Так же ДТП являются важной проблемой здравоохранения и развития, сопряженной со значительными расходами на оказание медицинской помощи и социально-экономическими издержками. Дорожные аварии обходятся большинству стран в 1–3% валового национального продукта. Свыше 90% случаев смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий происходит в странах с низким и средним уровнями доходов, однако на эти страны приходится лишь 54% зарегистрированных во всем мире транспортных средств.

В 2010 г. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию 64/255, провозгласившую 2011–2020 гг. Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире (далее – Десятилетие действий). ВОЗ поставила себе цель – сократить общемировую дорожно-транспортную смертность на 50% к 2020 году. Для того чтобы осуществить эту цель, многим странам необходимо было улучшить законодательство в области безопасности дорожного движения.

Участниками программы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» был разработан Глобальный план на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения в целях определения общей основы для практических действий. Этот План способствует применению апробированных и экономически эффективных решений для повышения безопасности дорожного движения, включая решения, касающиеся:

- организации дорожного движения и повышения его безопасности;
- повышения безопасности на дорогах и мобильности населения;
- повышения безопасности автотранспортных средств;

повышения безопасности участников дорожного движения;
повышения качества оказания первой и стационарной помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

В странах, достигших прогресса, успехи были в большей мере обусловлены: модернизацией законов в отношении основных факторов риска: превышение скорости, управление ТС в нетрезвом виде и неиспользование ремней безопасности, мотоциклетных шлемов и детских удерживающих устройств; увеличением безопасности инфраструктуры дорог, например, путем сооружения тротуаров и дорожек для велосипедистов и мотоциклистов; улучшением стандартов на ТС, например, путем обязательного требования электронной системы безопасности и антиблокировочной тормозной системы; улучшением качества медицинской помощи после аварий.

В докладе ВОЗ отмечается, что данные меры способствовали сокращению смертности в результате ДТП в 48 странах со средним и высоким уровнями доходов. Вместе с тем, ни в одной стране с низким уровнем доходов общая смертность не снизилась, что в немаловажной мере объясняется отсутствием таких мер.

В 2015 году Организация Объединенных Наций (далее – ООН) утвердила повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. – рамочную программу развития, заменяющую цели развития тысячелетия и опирающуюся на результаты, достигнутые в процессе их осуществления. Цели развития тысячелетия не предусматривали действий по обеспечению безопасности дорожного движения, однако соответствующие задачи были включены в новую Повестку дня на период до 2030 г.: 17 целей в области устойчивого развития и предусмотренные ими 169 задач должны сбалансировать экологические, социальные и экономические компоненты устойчивого развития и стимулировать в ближайшие 15 лет деятельность в этих важнейших областях. Они включают две задачи, касающиеся обеспечения безопасности дорожного движения, одна из которых связана с системой здравоохранения (№3), а вторая – с созданием устойчивых транспортных систем в городах и населенных пунктах (цель № 11).

В связи с вышеизложенным ВОЗ в 2017 г. был разработан пакет технической документации «Спаси ЖИЗНЬ» (далее – «Спаси ЖИЗНЬ»), призванной оказать помощь специалистам по существенному снижению погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в их странах. В документации «Спаси ЖИЗНЬ» отражены действия, обеспечивающие достижение высоких результатов, позволяющие специалистам ознакомиться с информацией о заведомо эффективных мероприятиях по решению конкретных задач в области организации безопасности дорожного движения. Предполагается, что пакет документации «Спаси ЖИЗНЬ» должен стимулировать страны строить безопасные

дороги и обеспечивать широкое проведение приоритетных мероприятий во всем мире в целях: сокращения вдвое числа смертей и травм в результате ДТП к 2020 г. и в последующий период времени; повышения безопасности дорожного движения за счет обеспечения к 2030 г. возможности пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами. Так же отмечается, что если никаких существенных мер не будет принято, то к 2030 г. случаи смертности в результате дорожно-транспортных происшествий согласно прогнозам станут седьмым по значимости фактором, определяющим глобальное бремя болезней.

Применявшиеся и подвергавшиеся оценке меры в области обеспечения безопасности дорожного движения в различных странах на протяжении многих лет позволили сформировать комплекс знаний о решениях, основанных на фактических данных, которые могут быть адаптированы и усовершенствованы. В данный комплекс знаний продолжают вноситься уточнения в связи с переоценкой существующих мер, апробированием новых мероприятий и проведением дополнительных исследований по изучению факторов риска. Эффективность конкретных мероприятий оценивается по их вкладу в сокращение числа смертей и травм, а также в изменение поведения, установок и знаний.

Так, основными направлениями государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения зарубежными специалистами многих стран признаны:

Снижение рисков в дорожном движении:

применение новых подходов к вопросам землепользования;

стимулирование перехода с видов транспорта, сопряженных с высоким риском, к более безопасным транспортным средствам, например, предоставление приоритета в движении транспортным средствам, перевозящим большее число пассажиров;

введение поэтапной системы выдачи водительских удостоверений.

Создание более безопасной дорожной среды:

классификация дорог и установление ограничений скорости, соответствующей их функции;

разделение по возможности моторизованного и безмоторного движения;

внедрение аудита безопасности в процесс проектирования и строительства дорог;

оборудование дорог средствами защиты на случай столкновения;

реконструкция наиболее опасных участков дорожной сети.

Переход к более совершенным и безопасным транспортным средствам:

повышение видимости автомобилей на дороге, в том числе путем использования фар ближнего света в светлое время суток;

совершенствование конструкции транспортных средств, например, оборудование грузовиков спереди, сзади и с боков средствами от подката легковых автомобилей; установка на всех транспортных средствах так называемых «щадящих» для пешеходов и велосипедистов передних бамперов;

обеспечение защиты водителя и пассажиров удерживающими и надувными устройствами;

стимулирование эксплуатации «интеллектуальных» транспортных средств, оборудование их системами антиалкогольной блокировки, адаптации скорости, стабилизации торможения, сигнализации, напоминающей о ремнях безопасности, и т.п.

Обеспечение соблюдения правил дорожного движения:

совершенствование надзора за соблюдением установленной скорости движения, использованием ремней безопасности и защитных шлемов, режима труда и отдыха водителей;

активный контроль трезвости водителей транспортных средств;

принятие соответствующих законодательных и иных нормативных актов; пропаганда в средствах массовой информации.

Совершенствование системы оказания медицинской помощи пострадавшим в результате ДТП:

улучшение порядка оказания неотложной помощи;

улучшение организации травмолечения в больницах;




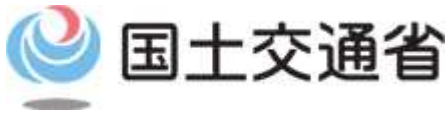


обеспечение реабилитации пострадавших.

В целях изучения работы и практики в области безопасности дорожного движения в странах, где показатель дорожно-транспортного травматизма и смертности стремится к минимуму, были собраны и проанализированы меры лучших мировых практик в области профилактики безопасности дорожного движения (Таблица 1).

Таблица 1 – Мировые практики в области профилактики БДД

№ п/п	Страна / Название организации	Контакты	Эмблема
1	Швеция Vision Zero	http://visionzero.global/ru	

2	Великобритания Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA)	https://www.rospa.com/	
3	США National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)	https://www.nhtsa.gov/	
4	США League of American Bicyclists' League Cycling courses	https://www.bikeleague.org/	
5	Германия Kraftfahrt- Bundesamtes	https://www.kba.de/	
6	Нидерланды Veiligverkeer	https://vvn.nl/	
7	Ирландия Irish Road Victims Assosiation	https://www.irva.ie/	
8	Греция RSI PANOS MYLONAS	https://www.ioas.gr/	

9	Швейцария Всемирная организация автомобильного транспорта (IRU)	https://www.iru.org/ru	
10	Норвегия Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road Safety	https://www.tryggtrafikk.no/om-oss/norwegian-council-for-road-safety/#	
11	Финляндия Finnish Transport Safety Agency (TRAFI)	https://www.traficom.fi/en/	
12	Япония Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism	https://www.mlit.go.jp/	
13	Португалия Prevenção Rodoviária Portuguesa	https://prp.pt/prp2/oque-somos/	
14	Дания Dansk Fodgænger Forbund	http://fodtrafik.dk/	

1. Швеция. Vision Zero. Концепция нулевой смертности.

Это стремление к будущему, в котором люди не погибают и не становятся инвалидами в дорожно-транспортных происшествиях.

Концепция нулевой смертности лежит в основе работы по повышению безопасности дорожного движения в Швеции в соответствии с решением рикс-

дага. Принятие этого решения привело к корректировке политики по безопасности дорожного движения и методов работы в этом направлении.

Концепция нулевой смертности является одновременно образом мышления и стратегией формирования безопасной дорожно-транспортной системы. Концепция нулевой смертности базируется на неприемлемости гибели людей на дорогах.

Работа по обеспечению безопасности дорожного движения на основе концепции нулевой смертности подразумевает адаптацию дорог, улиц и транспортных средств к особенностям человека. При этом ответственность за безопасность несут как создатели дорожно-транспортной системы, так и ее пользователи.

Концепция нулевой смертности предполагает новый взгляд на ответственность. Основная ответственность за безопасность возлагается на создателей дорожно-транспортной системы: дорожные службы, производителей транспортных средств, перевозчиков, политиков, государственных служащих, законодателей и полицию.

Концепция нулевой смертности состоит из ряда основополагающих элементов, каждый из которых вносит свой вклад в обеспечение безопасности на дорогах. Это этические принципы, особенности человека, ответственность, научные данные, а также взаимодействие и взаимозависимость всех составляющих дорожно-транспортной системы.

Со времени принятия концепции нулевой смертности в Швеции сократилось число погибших в ДТП. В период, прошедший с момента принятия концепции нулевой смертности в 1995 году, в Швеции произошли значительные изменения в подходе к безопасности дорожного движения и методах работы в этой области. Важной вехой является решение риксдага 1997 года, согласно которому концепция нулевой смертности стала основой работы по обеспечению безопасности на дорогах в стране.

Еще одним важным шагом в этой области явилось создание в 2003 году Дорожно-транспортной инспекции, в задачи которой входят, в частности, контроль и анализ мер по обеспечению безопасности в дорожно-транспортной системе.

Идея нулевой смертности получила распространение также и за рубежом.

2. Великобритания. Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA)

Королевское общество по предотвращению несчастных случаев (RoSPA) – британская благотворительная организация, целью которой является спасение жизней и предотвращение травм, которые происходят в результате несчастных случаев. Успешно проводит кампании по вопросам безопасности дорожного

движения. Великобритания имеет один из лучших показателей безопасности дорожного движения в Европе и мире. Эксперт играет важную роль в обеспечении «более безопасной» инфраструктуры для всех участников дорожного движения. Травмы и последствия, вызванные дорожно-транспортными происшествиями, огромны и серьезны, и все инженеры-строители, работающие на шоссе и в транспортной среде, идеально подходят для оказания значительного воздействия, помогая снизить количество и тяжесть дорожно-транспортных происшествий.

Есть два взаимодополняющих подхода к этой работе: сокращение аварий и предотвращение несчастных случаев:

Снижение аварийности включает меры, направленные на уменьшение числа и тяжести несчастных случаев на основе существующей известной модели. Это включает в себя анализ дорожно-транспортных происшествий и меры по исправлению положения, а также эффективную стратегию безопасности дорожного движения и план сокращения.

Предупреждение несчастных случаев связано с проверкой безопасности дорожного движения и пользователей всей новой инфраструктуры или изменений, а также с обучением экспертов современным методам расследования и предотвращения аварий.

Официально благотворительная организация находится под патронажем королевы, данная организация претворяет в жизнь множественные проекты. Она готова к сотрудничеству с другими организациями.

Компания обладает огромным опытом и, соответственно, большим влиянием в стране.

3. США. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA).

Национальное управление безопасностью движения на трассах – агентство исполнительного департамента министерства транспорта США. Своей миссией ставят «Сохранение жизней, предотвращение травм и уменьшение экономического ущерба в дорожных авариях через просвещение, исследование, безопасные стандарты и настойчивую деятельность».

В программу безопасности включены:

развитие, издание и правоприменение Федеральных стандартов автомобильной безопасности (FMVSS), стандартов регулирования расхода топлива;

развитие и распространение информации о средствах передвижения и автомобильного снаряжения посредством программы Оценки Новых Автомобилей (NCAP);

исследование ситуации на дорогах на предмет возможных дефектов и несоответствий, и в соответствующих случаях – средств передвижения и авто-

мобильного оборудования, которые представляют угрозу безопасности движения или не соответствуют FMVSS;

исследование проблем безопасности и поддержка развития стандартов по этим проблемам;

соответствующее исследование и содействие развитию и применению новых технологий, которые способны улучшить безопасность на дорогах и оптимизировать расход топлива;

сбор и анализ данных об аварийности, позволяющих идентифицировать потенциальные проблемы безопасности и оценить эффективность существующих программных решений.

Часть деятельности NHTSA заключается в написании и продвижении стандартов безопасности, противодействии кражам и повышении экономичности автомобилей. NHTSA также занимается лицензированием автопроизводителей и импортёров, позволяя и запрещая импорт автомобилей и запчастей, подлежащих контролю; управляет системой идентификационных номеров транспортных средств, разработкой антропоморфических манекенов, используемых в тестах безопасности.

4. США. League of American Bicyclists' League Cycling courses.

Основная задача Американской Лиги велосипедистов – обучение велосипедистов и пешеходов безопасному поведению на дорогах. Организует и проводит специальные курсы для велосипедистов в разных штатах, которые проводятся по структурированным программам. Организует работу клубов для подростков и молодежи по программе: «Велосипед в школе и дома».

5. Германия. Kraftfahrt-Bundesamtes

Федеральное управление автомобильного транспорта.

Задачи Федерального управления автомобильного транспорта включают: утверждение типов и запчастей автомобилей;

контроль работы испытательных центров по периодическому осмотру – автомобилей и контролю качества на заводах-изготовителях;

обозначение технических служб;

сопровождение отзывных действий производителей автомобилей и запчастей;

управление Центральным регистром транспортных средств, Регистром пригодности водителей, Центральным регистром водительских прав и Регистром карт тахографа (только на немецком языке);

предоставление информации из этих регистров, производство и публикация статистики на основе этих регистров, а также о дефектах транспортных средств и транспортировке товаров.

С помощью этих продуктов и услуг КВА вносит важный вклад в обеспечение безопасности дорожного движения, защиты окружающей среды и предоставление информации о дорожном движении.

6. Нидерланды. Veiligverkeer.

Главная цель данной организации - мобилизовать людей и организации в Нидерландах для улучшения безопасности на дорогах. Организация работает по двум направлениям. С одной стороны, пропагандирует безопасное поведение участников дорожного движения посредством образования и информации (начиная с детей в начальной школе и заканчивая участниками дорожного движения пожилого возраста). С другой стороны, организация сама привлекает людей и организации к активной работе по безопасности дорожного движения в своей среде: в школе, в районе, в одном из ее местных отделений. Их главный лозунг: «Каждый возвращается домой».

7. Ирландия. Irish Road Victims Assosiation.

Ассоциация ирландских жертв дорожно-транспортных происшествий – это неправительственная организация, которая поддерживает семьи тех, кто погиб или тех, кто пострадал от дорожных столкновений, а также проводит кампании за справедливость на дорогах и признание прав жертв дорожно-транспортных происшествий.

Ассоциация проводит кампанию за более справедливую систему правосудия с более «прозрачными» расследованиями. Она добивается оказания поддержки и признания жертв дорожно-транспортных происшествий, а также поддерживает распространение своевременной информации о том, кто пострадал в результате дорожно-транспортных происшествий. Организация оказывает моральную поддержку жертвам дорожного движения.

Ассоциация объединяет группу людей, многие из которых потеряли близкого человека в результате дорожно-транспортного происшествия или сами получили ранения. Ассоциация ирландских жертв дорожно-транспортных происшествий является членом Европейской федерации жертв дорожно-транспортных происшествий (FEVR), а также является членом Глобального альянса НПО по безопасности дорожного движения и жертвам дорожного движения. Организация всячески поддерживает безопасность на дорогах.

8. Греция. RSI PANOS MYLONAS.

Институт безопасности дорожного движения «Панос Милонас» разработан и реализован в сотрудничестве с девятью специализированными европейскими организациями комплексной программы безопасности дорожного движения и образования AVENUE (Actions для уязвимых групп, пожилые, неопытных водителей и участников дорожного движения в Европе) для безопасности движения. Программа направлена на сокращение числа несчастных слу-

чаев посредством теоретического и экспериментального образования, информированности и общественной информации; в настоящее время принята ЕС и продвигается в качестве хорошей практики. Эта программа была запущена Специальным комитетом по оценке Генерального директората Европейской комиссии по транспорту и энергетике в рамках программы ИОАС. «Panos Mylonas» взяла на себя эту идею и создала справочные центры безопасности: дорожного движения Nest, где проводятся тренинги; экспериментальной подготовки; взаимодействия и кампании, чтобы влиять на поведение участников дорожного движения. Организовано около трех подобных центров Nest.

9. Швейцария. Всемирная организация автомобильного транспорта (IRU).

Всемирная организация автомобильного транспорта (IRU) стремится к сокращению числа и тяжести ДТП с участием коммерческих транспортных средств посредством устранения основной причины несчастных случаев – человеческого фактора.

IRU предлагает широкий спектр проектов, кампаний и курсов, направленных на то, чтобы сделать дороги мира более безопасными; принимает все аспекты безопасности всерьёз: создавших аварийную ситуацию водителей, защищенность пешеходов, надёжность погрузки и крепления перевозимых грузов. Основные инициативы в области безопасности дорожного движения и перевозки грузов, предлагаемые в рамках Академии IRU:

Программа по предотвращению ДТП. Эта программа увеличивает осведомленность водителей о существующих рисках и призывает применять передовые практики в области безопасности дорожного движения. Она работает на снижение количества ДТП на дорогах, что в конечном итоге приводит к спасению жизней.

Программа безопасной погрузки и крепления грузов. Данная программа направлена на поддержание безопасности дорожного движения и грузопотока путем подготовки специалистов в области правильной погрузки и крепления перевозимых товаров.

10. Норвегия. Trygg Trafikk – The Norwegian Council for Road Safety.

Trygg Trafikk является зонтичной организацией для добровольной работы по обеспечению безопасности дорожного движения и служит связующим звеном между добровольными ассоциациями и органами безопасности дорожного движения. Организация в силу своих статутот содействует обеспечению наилучшей безопасности дорожного движения для всех групп участников дорожного движения. Trygg Trafikk несет особую ответственность за содействие просвещению в детском саду и школе, а также за информацию и знания о безопасности дорожного движения. Trygg Trafikk был основан в 1956 году по ини-

циативе Министерства транспорта, Министерства образования, Министерства юстиции, Норвежской страховой ассоциации и трех автомобильных клубов. Trygg Trafikk состоит из центральной национальной администрации, размещенной в Осло и нанимает местных секретарей в каждом округе.

11. Финляндия. Finnish Transport Safety Agency (TRAFI).

«Trafi» развивает безопасность транспортной системы, продвигает экологически безопасные транспортные решения и отвечает за нормативные соблюдение обязанностей по поддержанию транспортной системы. Влияет на разработку транспортной политики и транспортной системы. Реализует программы по просветительским программам в области дорожной безопасности, обучению безопасных участников дорожного движения.

12. Япония. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма (MLIT). Отвечает за одну треть всех законов и распоряжений в Японии и является крупнейшим японским министерством с точки зрения сотрудников, а также вторым по величине исполнительным агентством правительства Японии после Министерства обороны. Министерство курирует четыре внешних агентства, включая Береговую охрану Японии и Японское агентство по туризму.

За нарушение правил дорожного движения в Японии предусмотрен ряд серьезных наказаний. Так, лишиться водительского удостоверения можно за любое нарушение, даже то, которое в ряде стран относят к категории незначительных.

13. Португалия. Prevenção Rodoviária Portuguesa.

PRP является некоммерческой и коммунальной ассоциацией с целью предотвращения дорожно-транспортных происшествий и их последствий, что является эталоном на национальном уровне и расширило свои действия, помимо образования и повышения осведомленности, на подготовку по различным аспектам как учителей, так и молодых людей, а также техников, занимающихся строительством, сигнализацией и сохранением дорог различного типа.

Португальская программа профилактики шоссейных дорог (PRP) была основана в 1965 году по инициативе гражданского общества в ответ на очень серьезную ситуацию, которая стала ощущаться в Португалии с точки зрения дорожно-транспортных происшествий.

Государство, со своей стороны, понимало и поддерживало усилия, предпринимаемые этой Ассоциацией, как в том, чтобы рассматривать ее как «общественная полезность» в 1966 году, так и делегировать ей различные обязанности по разработке и координации различных мероприятий в различных областях профилактики и особенно в области дорожного образования.

За более чем 50 лет существования PRP приобрела знания, навыки и опыт, которые позволили ей расширить сферу охвата и объем своего вмешательства и в то же время сделать её национальным справочным органом, которому всегда необходимо сотрудничать в основных инициативах, предпринятых на правительственном уровне либо путем участия в рабочих группах и технических совещаниях, либо путем осуществления конкретных действий/инициатив.

Vision. Мы стремимся быть национальным справочным органом в области человеческого фактора, международно признанным, идентифицированным различными заинтересованными сторонами, государственными и частными, в качестве предпочтительного партнера и имеющим важное значение для разработки проектов, которые способствуют сокращению аварий и их последствий.

Миссия. Содействовать снижению уровня аварийности и серьезности её последствий посредством разработки проектов и глобальных знаний, связанных с определением, управлением и осуществлением политики предотвращения аварийности дорожного движения, с тем чтобы гарантировать наивысшее качество и своевременность его осуществления на национальном уровне.

Значения. Мы стремимся к принципам превосходства, строгости и этики, инновациям, качеству услуг и поиску непрерывного совершенствования, содействуя развитию внутренних компетенций, ориентированных на удовлетворение внутренних и внешних клиентов, а именно: наших сотрудников, сотрудников, других партнеров и истинных получателей нашей деятельности - португальских граждан.

PR1 и ETSC члены. Следуя принципам постоянного поиска лучших международных практик, ППП является членом Международного международного сообщества (PR1) и Европейского совета по безопасности транспорта (ETSC), сотрудничая в нескольких проектах в области безопасности и предотвращения аварийности дорожного движения.

Тренинговая компания. PRP, юридическое лицо, сертифицированное DGERT, было пионером в обучении защитному вождению, и в настоящее время является одним из субъектов, аккредитованных ИМТ для этой цели.

14. Дания. Dansk Fodgænger Forbund.

Главная цель организации – обеспечение безопасности пешеходов. Все ее мероприятия направлены на повышение безопасности пешеходов. Организация всячески борется со всем тем, что может помешать безопасности дорожного движения и пытается проводить акции, способствующие наведению порядка на дорогах: велосипедисты, мусор, припаркованные автомобили, леса, вывески, изгороди, неубранный снег и т.д. Пытается добиться того, чтобы пешеходов уважали как равных участников дорожного движения.

Организация проводит различные пресс-релизы и другие мероприятия. Стоя перед собой конкретные задачи и проблемы, с которыми могут столкнуться пешеходы, организация предлагает свои решения, организует дискуссии, сотрудничает с органами государственной власти и другими организациями.

4. НОРМАТИВНАЯ ПРАВОВАЯ БАЗА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ОБЛАСТИ ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Система нормативного правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения охватывает широкий спектр нормативных правовых актов и включает в свою структуру: Международные конвенции и соглашения; Конституцию Российской Федерации; федеральные законы; федеральные подзаконные акты, включающие в себя указы и распоряжения Президента Российской Федерации, постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации; законы и подзаконные акты субъектов Российской Федерации; межведомственные и ведомственные федеральные подзаконные акты.

Основными нормативными документами являются:

Конвенция о дорожном движении (Вена, 08.11.1968), ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29.04.1974 № 5938-VIII.

Венская конвенция о дорожном движении – это международный договор, заключенный, «желая облегчить международное дорожное движение и повысить безопасность на дорогах путем принятия единообразных правил движения».

Конвенция была разработана во время конференции Экономического и Социального Совета Организации Объединённых Наций (далее – ЭКОСОС) – одного из главных органов ООН, который координирует сотрудничество в экономической, социальной областях ООН и её специализированных учреждений, с 7 октября по 8 ноября 1968 года в Вене. Одновременно на конференции была разработана Венская конвенция о дорожных знаках и сигналах. Позднее, а именно 01 мая 1971 года, договор был дополнен в Женеве.

Последние изменения в конвенцию о дорожном движении были внесены международным договором от 23 сентября 2014 года, вступили в силу с 23 марта 2016 года.

Конституция Российской Федерации – основной закон РФ, который имеет высшую юридическую силу, прямое действие и применяется на всей территории Российской Федерации. Законы и иные правовые акты, принимаемые в Российской Федерации, не должны противоречить Конституции Российской Федерации. В ст. 15 Конституции указано, что общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора. Конституция декларирует (ст. 2), что человек, его права и свободы являются высшей

ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства. Государственная защита прав и свобод человека и гражданина в Российской Федерации гарантируется. Каждый имеет право на охрану здоровья и медицинскую помощь. Граждане, оказавшиеся участниками дорожно-транспортного происшествия, во многих случаях даже не являясь причиной аварии, влекут за собой материальный ущерб, получают травмы и увечья, ущемление в правах. Конституция гарантирует оказание медицинской помощи, проведение аварийно-спасательных работ, возмещение причиненного ущерба, защиту.

Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»: определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации. Основными целями этого закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Одним из основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения является координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий. В законе говорится о праве участников дорожного движения на бесплатную медицинскую помощь, спасательные работы и другую экстренную помощь при дорожно-транспортном происшествии от организаций и должностных лиц, на которых законом, иными нормативными правовыми актами возложена обязанность, оказывать такую помощь.

Федеральный закон от 08.11.2007 № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»: регулирует отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог, в том числе на платной основе, и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации. Действие закона распространяется на все автомобильные дороги в Российской Федерации независимо от их форм собственности и значения. Утверждена классификация автомобильных дорог; порядок ведения Единого государственного реестра автомобильных дорог: определяет полномочия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности; определяет порядок выдачи специального разрешения на транспорт-

ное средство, осуществляющее перевозку опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов; предоставляет право льготного проезда или проезда без взимания платы по платным автомобильным дорогам и платным участкам автомобильных дорог специальным транспортным средствам, оборудованным устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и используемым для осуществления деятельности пожарной охраны, полиции, медицинской скорой помощи, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции.

В соответствии с решением Совета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации от 21.09.2020 направлен проект федерального закона № 997295-7 «О внесении изменений в статью» 31 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», предусматривающего право движения по автомобильным дорогам для транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и используемых для осуществления деятельности пожарной охраны и аварийно-спасательных служб без специальных разрешений, Президенту Российской Федерации, в комитеты, комиссию Государственной Думы, фракции в Государственной Думе, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Правительство Российской Федерации, Счётную палату Российской Федерации, Общественную палату Российской Федерации, законодательные (представительные) и высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации для подготовки отзывов, предложений и замечаний, а также на заключение в Правовое управление Аппарата Государственной Думы.

Федеральный закон от 21.12.1994 № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»: определяет общие для Российской Федерации организационно-правовые нормы в области защиты населения от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и основные задачи единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций; устанавливает полномочия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в указанной области; устанавливает права, обязанности и порядок подготовки населения в части защиты от чрезвычайных ситуаций; вводит понятия «чрезвычайная ситуация», а также «ликвидация чрезвычайной ситуации».

Федеральный закон от 21.12.1994 № 69-ФЗ «О пожарной безопасности»: определяет общие правовые, экономические и социальные основы обеспечения пожарной безопасности в Российской Федерации; регулирует в этой области

отношения между органами государственной власти, органами местного самоуправления, общественными объединениями юридическими лицами, должностными лицами, гражданами, в том числе индивидуальными предпринимателями; утверждает виды и основные задачи пожарной охраны.

Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции»: определяет назначение, правовую основу, основные направления, принципы деятельности полиции; устанавливает права и обязанности, правовое положение сотрудника полиции. Закон не только уполномочивает полицию, но и определяет стратегию ее деятельности: принимать при чрезвычайных ситуациях неотложные меры по спасению граждан, охране имущества, оставшегося без присмотра; содействовать в этих условиях бесперебойной работе спасательных служб; разрешается полиции проводить оцепление (блокирование) участков местности, жилых помещений и других объектов при ликвидации последствий аварий и катастроф, а также использовать в случаях, не терпящих отлагательства, транспортные средства, принадлежащие государственным муниципальным органам и в исключительных случаях – гражданам, для доставки в медицинские организации граждан, нуждающихся в срочной медицинской помощи, для отбуксировки с места дорожно-транспортного происшествия поврежденных транспортных средств.

Федеральный закон от 22.08.1995 № 151-ФЗ «Об аварийных службах и статусе спасателей»: определяет общие организационно – правовые и экономические основы создания и деятельности аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований на территории Российской Федерации; устанавливает права, обязанности и ответственность спасателей; определяет основы государственной политики в области правовой и социальной защиты спасателей, других граждан Российской Федерации, принимающих участие в ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера; определяет основные виды аварийно-спасательных работ, задачи и принципы деятельности аварийно-спасательных служб, порядок их создания, регистрации, аттестации.

Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», цели закона сводятся к устойчивому и безопасному функционированию транспортного комплекса, защите интересов гражданина, общества и государства в транспортной сфере в соответствии с принципами законности, соблюдения баланса интересов всех участников и их взаимной ответственности, взаимодействия субъектов инфраструктуры и государства, интеграции в международные системы безопасности. Этим законом установлены процедуры и мероприятия, при применении которых устраняют различные опасности при эксплуатации ТС.

Постановление Правительства Российской Федерации от 30.12.2003 № 794, Положение о единой государственной системе предупреждения и лик-

ликвидации чрезвычайных ситуаций. Постановление утверждает Положение о единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (далее – РСЧС). В состав сил и средств РСЧС входят силы и средства федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и организаций, участвующих в деятельности по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций. В данном подзаконном акте определен порядок управления силами РСЧС, координации их деятельности, проверки готовности к выполнению аварийно-спасательных работ, оповещения и информационного обеспечения.

Постановление Правительства Российской Федерации от 22.12.2011 № 1091 «О некоторых вопросах аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований, спасателей и граждан, приобретающих статус спасателя», утверждает Положение, определяющее порядок проведения аттестации профессиональных аварийно-спасательных служб, профессиональных аварийно-спасательных формирований, нештатных аварийно-спасательных формирований, общественных аварийно-спасательных формирований, а также спасателей и граждан, приобретающих статус спасателя, осуществляющих свою деятельность на территории Российской Федерации. В соответствии с пунктом 12 Положения обязательными требованиями, предъявляемыми при аттестации аварийно-спасательной службы (формирования), в том числе, является постоянная готовность к оперативному реагированию на чрезвычайные ситуации и проведению работ по их ликвидации.

Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы», Стратегия является основой для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях. Разработана в целях определения приоритетов в области безопасности дорожного движения, направлений и способов их достижения, а также для формирования у участников правоотношений в области безопасности дорожного движения представлений относительно перспектив и ориентиров состояния обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации на среднесрочный период. Целями Стратегии являются повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году. Основными инструментами реализации Стратегии являются государственные программы Российской Федерации и непрограммная деятельность, государственные программы субъектов Российской Федерации и муниципальные программы, разработанные с учетом Страте-

гии и осуществляемые за счет текущего финансирования деятельности соответствующих органов.

Постановление Совета Министров Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О правилах дорожного движения»: разработаны в целях обеспечения порядка и безопасности дорожного движения, повышения эффективности использования автомобильного транспорта; устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации.

Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий». Учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия для изучения причин и условий их возникновения и принятия мер по устранению этих причин и условий. Учет осуществляется: органами внутренних дел; владельцами транспортных средств; государственными органами управления автомобильными дорогами; владельцами ведомственных и частных дорог. Медицинские организации ведут учет погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях. Так же в правилах по учёту отражены требования к государственной статистической отчетности по ДТП и указано, что сведения о дорожно-транспортных происшествиях являются открытыми для опубликования и предоставляются заинтересованным юридическим и физическим лицам в установленном порядке.

Постановление Правительства РФ от 19.08.2013 № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения». Федеральный надзор направлен на предупреждение, выявление и пресечение нарушений осуществляющими деятельность по эксплуатации автомобильных дорог, транспортных средств, выполняющими работы и предоставляющими услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и гражданами - участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения (далее - обязательные требования), посредством организации и проведения проверок указанных лиц, принятия предусмотренных законодательством Российской Федерации мер по пресечению и (или) устранению последствий выявленных нарушений, а также систематического наблюдения за исполнением обязательных требований, анализа и прогнозирования состояния исполнения обязательных требований при осуществлении юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и гражданами своей деятельности.

Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» установлен порядок организации перевозки различных видов грузов автомобильным транспортом, обеспечения сохранности грузов, транспортных средств и контейнеров, а

также условия перевозки грузов и предоставления транспортных средств для такой перевозки.

Правила устанавливают организацию перевозки различных видов грузов автомобильным транспортом, обеспечения сохранности грузов, транспортных средств и контейнеров, а также условия перевозки грузов и предоставления транспортных средств для такой перевозки. Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными приложениями А и В Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ) и настоящими Правилами перевозок.

Правила дополнены пунктом 3.1 с 03 июня 2020 г. – постановление Правительства России от 23.05.2020 № 738.

Постановление Правительства РФ от 03.10. 2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» утверждает федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах». Целью Программы является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 11,981 тыс. человек (42,8 %) по сравнению с 2012 годом. Задачами являются: создание системы пропаганды в целях формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах; повышение культуры вождения; развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.05.2007 № 304 «О классификации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»: определены признаки классификации чрезвычайных ситуаций, которая осуществляется в зависимости от количества людей, пострадавших в этих ситуациях, у которых оказались нарушены условия жизнедеятельности, размера материального ущерба, а также границы распространения зоны поражающих факторов чрезвычайных ситуаций. По указанным критериям чрезвычайные ситуации подразделяются на 6 групп: локальные, местные, территориальные, региональные, федеральные и трансграничные. Чрезвычайной ситуацией локального характера является ситуация, в результате которой территория, на которой сложилась чрезвычайная ситуация и нарушены условия жизнедеятельности людей, не выходит за пределы территории объекта, при этом количество людей, погибших или получивших ущерб здоровью, составляет не более 10 человек

либо размер ущерба окружающей природной среде и материальных потерь составляет не более 100 тыс. руб. Под данный критерии локальной ЧС также можно отнести ДТП, однако приказ МЧС России от 08.07.2004 № 329 «Об утверждении критериев информации о чрезвычайных ситуациях» в пункте 1.1.7 – Аварии (катастрофы) на автодорогах (крупные дорожно-транспортные аварии и катастрофы), определяет общие критерии ЧС:

1. Аварии на автомобильном транспорте, перевозящем опасные грузы, – любой факт аварии.

2. Повреждение 10 и более автотранспортных единиц.

3. Прекращение движения на данном участке на 12 часов вследствие ДТП – решение об отнесении ДТП к ЧС принимается комиссиями по чрезвычайным ситуациям органов исполнительной власти субъектов РФ или органов местного самоуправления в зависимости от местных условий.

4. ДТП (исключая пожары при ДТП) с тяжкими последствиями (погибло 5 и более человек или пострадали 10 и более человек).

Из этого следует, что в действующем законодательстве существует расхождение, в результате которого не все ДТП могут быть отнесены к ЧС. Следовательно, аварийно-спасательные и пожарно-спасательные подразделения при ликвидации последствий некоторых ДТП не в полном объеме могут пользоваться преимуществами законодательства, регулирующего отношения в области ликвидации чрезвычайных ситуаций и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

Приказом МЧС России от 31.03.2011 № 156 утвержден порядок тушения пожаров подразделениями пожарной охраны, в котором основными задачами являются: спасение людей в случае угрозы их жизни, здоровью; достижение локализации и ликвидации пожара в кратчайшие сроки (также это возможно отнести и к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с возгоранием автомобиля или аварийного пролива опасного вещества); обеспечивается своевременным и эффективным задействованием личного состава, пожарной и аварийно-спасательной техники, огнетушащих веществ, пожарного инструмента и оборудования, аварийно-спасательного оборудования, средств связи и иных технических средств, стоящих на вооружении подразделений пожарной охраны и аварийно-спасательных формирований, входящих в гарнизон пожарной охраны.

Одновременно при тушении пожаров проводятся аварийно-спасательные работы, связанные с тушением пожаров, включающие в себя действия по спасению людей, материальных ценностей и снижению вероятности воздействия опасных факторов пожара, которые могут привести к травмированию или гибели людей, а также к увеличению материального ущерба.

Установлено, что для успешного выполнения основной задачи определяется направление действий, в соответствии с которым использование сил и средств подразделений в данный момент времени обеспечивает наиболее эффективные условия для ее решения.

Если имеет место реальная угроза жизни граждан (характерно при ДТП) и при этом самостоятельная эвакуация невозможна, силы и средства подразделений направляются на спасение людей.

В соответствии с приказом МЧС России от 01.10.2018 № 418 «Об утверждении Методических рекомендаций по применению авиации и авиационно-спасательных технологий в Министерстве Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» в основные задачи авиации включена, в том числе, эвакуация пострадавших в ДТП на автомобильных дорогах. Для эвакуации пострадавших в ДТП применяются вертолеты легкого и среднего класса, оснащенные специальным медицинским и спасательным оборудованием. Но на данный момент приказ утратил силу с 01.09.2019 года.

В ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий участвуют подразделения различных органов исполнительной власти: аварийно-спасательные и пожарно-спасательные подразделения МЧС России; спасательные службы субъектов Российской Федерации; бригады скорой медицинской помощи и территориальные подразделения Всероссийского центра медицины катастроф «Защита» Министерства здравоохранения Российской Федерации; подразделения дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России; подразделения дорожных служб Федерального дорожного агентства Минтранса России и др.

Для более быстрого и эффективного применения возможностей каждого подразделения для реагирования на месте ДТП, прибытия на место ДТП, оказания помощи пострадавшим и ликвидации последствий ДТП, необходимо организовывать и поддерживать непрерывное взаимодействие между этими подразделениями, так как положительный результат может быть достигнут только взаимными усилиями всех участвующих в ликвидации последствий ДТП, а также их тесного и непрерывного взаимодействия.

Действующим документом среди нормативных правовых подзаконных актов, регулирующих вопросы взаимодействия экстренных служб, главным является межведомственный документ – «Примерное Положение о взаимодействии органов управления, подразделений и сил МВД России, МЧС России и Минздравсоцразвития России, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий», утверждённый заместителями министров МВД России, МЧС России и Минздрава России 17.04. 2003 года. В настоящее

время оно не имеет статуса нормативного правового акта. Данный документ устарел и существует необходимость разработки нового Положения о взаимодействии, которое будет содержать алгоритмы привлечения сил и средств экстренных служб с учетом развития информационных систем, распределения функциональных обязанностей между соответствующими ведомствами на месте ДТП.

Имеется также совместный приказ МЧС России и Минздрава России от 02.04.1997 № 185/94 «О взаимодействии МЧС России и Минздрава России по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций».

Так же действует совместный приказ МЧС России, Минздрава России, Министерства образования и науки России, Министерства природных ресурсов и экологии России, Министерства промышленности и торговли России, Министерства транспорта России, Министерства энергетики России, Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору и Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» от 07.06.2013 № 371/367/444/191/874/199/291/Пр-245/1/591-П «О Межведомственной комиссии по аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований и спасателей».

Основными задачами Межведомственной комиссии являются:

организация и координация работы по проведению аттестации аварийно-спасательных служб (формирований), спасателей и граждан, приобретающих статус спасателя;

разработка и утверждение методических рекомендаций по организации работы постоянно действующих комиссий по аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований и спасателей;

проведение аттестации на право ведения аварийно-спасательных работ.

Остановимся на правовых документах МВД России в области организации реагирования и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

Положением о Госавтоинспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (утверждено Указом Президента Российской Федерации от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения») определено, что Госавтоинспекция осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области БДД.

Госавтоинспекция обеспечивает: соблюдение юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства законодательства Российской Федерации, иных норма-

тивных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения; проведение мероприятий по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

Приказ МВД России от 01.02.1999 № 66 «О совершенствовании деятельности контрольно-профилактических подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России», в соответствии с которым в целях совершенствования деятельности контрольно-профилактических подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, улучшения взаимодействия с другими подразделениями органов внутренних дел, направленного на укрепление дисциплины и законности среди сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения, основной целью деятельности контрольно-профилактического подразделения является укрепление дисциплины и законности среди сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения.

Основными задачами деятельности контрольно-профилактического подразделения определены:

предупреждение нарушений дисциплины и законности среди сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения;

выявление и пресечение нарушений дисциплины и законности среди сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения, посредством контроля за несением ими службы, проведения в установленном порядке проверок на основании отработки и реализации оперативной и иной информации, представляющей интерес для осуществления конкретных мероприятий.

Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения», регулирующий деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения.

В частности, определяет порядок организации деятельности Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения, ее цель и задачи, а также основные направления, организацию и формы осуществления деятельно-

сти Госавтоинспекции по пропаганде БДД. Пропаганда БДД представляет собой целенаправленную деятельность Госавтоинспекции по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения БДД, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, регламентирующих действия участников дорожного движения, технических требований к транспортным средствам и элементам дорожной инфраструктуры, а также по своевременному информированию населения о состоянии аварийности в области дорожного движения и информационно-пропагандистских мероприятиях (кампании, акции, конкурсы, соревнования, флешмобы), проводимых органами внутренних дел Российской Федерации.

Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» устанавливает сроки и последовательность осуществления административных процедур (действий) Министерством внутренних дел Российской Федерации, его территориальными органами и уполномоченными должностными лицами при осуществлении государственной функции. Предметом федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований в области безопасности дорожного движения является соблюдение лицами, принимающими непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства, требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Исполнение государственной функции включает в себя следующие административные процедуры:

- надзор за дорожным движением, в том числе с использованием технических средств и специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме;

- остановка транспортного средства;

- остановка пешехода;

- проверка документов, идентификационного номера, номера кузова, номера шасси транспортного средства, государственных регистрационных знаков транспортного средства, а также технического состояния, находящегося в эксплуатации транспортного средства;

применение мер административного воздействия в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях; выезд на место дорожно-транспортного происшествия.

Внесены изменения приказом МВД России от 21.12.2017 № 948 «О внесении изменений в Административный регламент исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденный приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664».

Среди других подзаконных актов, затрагивающих вопросы ликвидации последствий ДТП, можно выделить:

приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 04.05.2012 № 477 н «Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи». Приказом определяется, что первую помощь до оказания медицинской помощи пострадавшим при несчастных случаях, травмах и других состояниях, угрожающих их жизни и здоровью, оказывают лица, имеющие соответствующую подготовку, в том числе: сотрудники органов внутренних дел Российской Федерации; сотрудники, военнослужащие и работники Государственной противопожарной службы; спасатели аварийно-спасательных формирований и аварийно-спасательных служб, а также, в соответствии с частью 4 статьи 31 Федерального закона от 21.11.2011 № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации», водители транспортных средств и другие лица вправе оказывать первую помощь при наличии соответствующей подготовки и навыков. Приказом также утвержден перечень мероприятий по оказанию первой помощи пострадавшим.

Методические рекомендации «Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения. Организация и порядок проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств», утвержденные Минздравом России и Минтранс России 29 января 2002 г., определяют, что система организации медицинского обеспечения безопасности дорожного движения предусматривает комплекс мероприятий, включающих как медицинскую профилактику ДТП, так и медицинскую помощь при их совершении.

Одним из основополагающих факторов обеспечения безопасности дорожного движения является состояние здоровья водителя, поэтому организация проведения предрейсовых медицинских осмотров должным образом является одним из ключевых звеньев профилактики ДТП.

С этой целью в каждой организации, имеющей автотранспорт, необходимо организовать и в обязательном порядке проводить предрейсовые медицинские осмотры водителей автотранспортных средств. Предрейсовые медицинские осмотры проводятся прошедшими специальное обучение медицинскими работниками (врачами, фельдшерами, медицинскими сестрами).

Основной задачей предрейсовых медицинских осмотров является выявление у водителей признаков различных заболеваний, признаков употребления алкоголя, наркотиков, запрещенных лекарственных препаратов, остаточных явлений алкогольной интоксикации (похмельного синдрома), утомления. В случае выявления указанных признаков водители не допускаются к управлению транспортными средствами.

Медицинские работники также осуществляют контроль за состоянием здоровья водителей; анализируют причины отстранения водителей от работы; ведут учет результатов осмотров; участвуют в служебном расследовании ДТП с целью выявления причин, зависящих от состояния здоровья водителя, совершившего ДТП. Они работают в тесном контакте с руководителем организации и другими специалистами, работа которых связана с обеспечением безопасности движения.

Письмом Федеральной службы по надзору в сфере здравоохранения от 12.03.2014 № 01И-271/14 «О медицинском обеспечении безопасности дорожного движения» подтверждена обязанность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны организовывать проведение обязательных медицинских осмотров и мероприятий по совершенствованию водителями транспортных средств навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.

Приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 10.08. 2011 № 905н «Об утверждении требований к комплектации изделиями медицинского назначения укладки для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» утверждённые требования к комплектации изделиями медицинского назначения укладки для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации согласно приложению к приказу.

Приказом Минздрава России от 10.10.2012 № 408н «Об утверждении требований к комплектации медицинскими изделиями набора для оказания первой помощи для оснащения пожарных автомобилей» утверждены требования к

комплектации медицинскими изделиями набора для оказания первой помощи для оснащения пожарных автомобилей согласно приложению к приказу.

Приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 19.03.2007 № 178 «Об утверждении Табеля оснащения учебных центров по обучению водителей транспортных средств, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приема оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий», в целях реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» и подготовки водителей транспортных средств и сотрудников служб, привлекаемых для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приема оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, утверждён Табель оснащения учебных центров по обучению водителей транспортных средств, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий.

Приказ Федерального дорожного агентства от 31.05.2013 № 139 «Об изменении краткого наименования и внесении изменений в устав федерального казенного учреждения «Центр мониторинга безопасной эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства», утвержденный приказом Федерального дорожного агентства от 04.05.2012 № 126». В целях осуществления оперативного мониторинга транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, организационно-методического обеспечения мероприятий по предупреждению и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на указанных автомобильных дорогах, в том числе, создано структурное подразделение, на которое возложены функции, связанные с решением задач по осуществлению оперативного мониторинга транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования федерального значения и обеспечению выполнения мероприятий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, и обеспечения проведения соответствующих организационно-штатных мероприятий. На ФКУ «Росдормониторинг» возложены, в том числе, следующие функции:

сбор, обобщение и анализ оперативной информации о транспортно-эксплуатационном состоянии автомобильных дорог общего пользования федерального значения, в т.ч. об ограничениях пропускной способности и переры-

вах движения автотранспорта по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, о введении временных ограничений и/или прекращении движения по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, а также о дорожно-транспортных происшествиях на них;

сбор, обобщение и анализ оперативной информации о ходе выполнения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

сбор, обработка и доведение до руководства Федерального дорожного агентства оперативной информации о чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, а также об угрозе их возникновения и ходе ликвидации их последствий;

своевременное получение сигналов оповещения из Центра оповещения Администрации Президента Российской Федерации и доведение этих сигналов до руководящего состава Федерального дорожного агентства и по указанию руководителя Федерального дорожного агентства до подведомственных Федеральному дорожному агентству организаций;

организация оповещения руководящего состава Федерального дорожного агентства и подведомственных Федеральному дорожному агентству организаций по вопросам мобилизационной готовности в случаях возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также в установленном порядке в случаях ограничений пропускной способности и перерывов движения автотранспорта по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, введения временных ограничений и/или прекращения движения по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, ДТП с тяжкими последствиями и пр.;

обеспечение оперативного взаимодействия по вопросам безопасной эксплуатации автомобильных дорог общего пользования федерального значения с федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации;

осуществление оперативного информационного взаимодействия с оперативными службами Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства внутренних дел, Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий в целях предупреждения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также террористических актов на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения и ДТП;

информирование пользователей автомобильных дорог общего пользования федерального значения об участках ограничений пропускной способности и перерывов движения автотранспорта по автомобильным дорогам общего

пользования федерального значения, введения временных ограничений и/или прекращения движения по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения;

подготовка предложений по разработке и реализации комплекса мер, направленных на предупреждение и ликвидацию последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, а также на повышение эффективности и координации сил и средств подведомственных Федеральному дорожному агентству организаций, направляемых на предупреждение и ликвидацию последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Приказ Минтранса России от 09.07.2012 № 202 «Об утверждении Порядка выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки»: определяет правила утверждения курсов подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и проведения экзамена для проверки необходимого объема знаний таких водителей, а также оформления, выдачи и получения свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, в соответствии с главой 8.2 «Требования, касающиеся подготовки экипажа транспортного средства», приложения В к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 года.

Приказ Минтранса России от 09.07.2012 № 203 «Об утверждении Порядка проведения экзамена и выдачи свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом». Экзамен для получения свидетельства о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом организуется с целью проверки и оценки качества знаний кандидата в консультанты и умения применять их при решении практических задач, степени развития творческого мышления, уровня владения практическими навыками в объеме функциональных обязанностей по должности консультанта.

Распоряжение Федерального дорожного агентства от 12.05.2015 № 853-р «Об издании и применении ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» в целях реализации в дорожном хозяйстве основных положений Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании» и обеспечения дорожных организаций методическими рекомендациями по учету и анализу ДТП на автомобильных дорогах Российской Федерации. Рекомендуются: структурным подразделениям центрального аппарата Ро-

савтодора; федеральным управлениям автомобильных дорог; управлениям автомобильных магистралей; межрегиональным дирекциям по строительству автомобильных дорог федерального значения; территориальным органам управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации. Настоящие Рекомендации по учету и анализу ДТП на автомобильных дорогах Российской Федерации определяют единый порядок и формы учета и анализа дорожно-транспортных происшествий владельцами автомобильных дорог общего пользования федерального значения, регионального или межмуниципального значения, местного значения, владельцами частных автомобильных дорог, а также балансодержателями улиц и дорог городов и сельских поселений.

ОДМ 218.4.004-2009 «Руководство по устранению и профилактике возникновения участков концентрации ДТП при эксплуатации автомобильных дорог», утвержденное распоряжением Росавтодора от 21.07.2009 № 260, предназначено для использования в деятельности органов управления автомобильными дорогами и дорожных организаций при планировании и реализации мероприятий по профилактике и устранению участков концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения.

Рекомендованы четыре качественных уровня БДД: высокий, допустимый, предельный и низкий. Уровень безопасности дорожного движения определяется степенью соответствия показателей технического уровня, эксплуатационного состояния и уровня содержания дорог и искусственных сооружений установленным нормам, исходя из требований обеспечения безопасности движения.

Показатель риска ДТП является основным информативным оценочным критерием уровня безопасности дорожного движения, предоставляющим возможность не только количественной, но и качественной их оценки.

До начала проведения на участках концентрации ДТП необходимых работ по их реконструкции и капитальному ремонту рекомендуется предусматривать в качестве временной альтернативной меры введение регламентирования движения, включающее в себя:

- предупреждение водителей об условиях движения на опасном участке;
- введение ограничения максимальной скорости движения для обеспечения безопасного режима движения в имеющихся дорожных условиях;
- запрещение маневров обгонов и перестроений, способствующих возникновению ДТП в опасных дорожных условиях и в зонах с ограниченной видимостью;
- устройство дорожной разметки в соответствии со схемами организации движения, учитывающими особенности режимов движения, установленными соответствующими дорожными знаками.

5. ОРГАНИЗАЦИОННОЕ, ТЕХНИЧЕСКОЕ И МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЧС РОССИИ В ОБЛАСТИ ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В соответствии с Федеральным законом от 22.08.1995 № 151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей» к непосредственному исполнению обязанностей спасателей в профессиональных аварийно-спасательных службах, профессиональных аварийно-спасательных формированиях допускаются граждане, достигшие возраста 18 лет, имеющие среднее (полное) общее образование, прошедшие обучение по программе подготовки спасателей и аттестованные в установленном порядке на проведение аварийно-спасательных работ.

Аттестация пожарно-спасательных подразделений и аварийно-спасательных формирований (служб) на право ведения аварийно-спасательных работ (далее – АСР) осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 22.08.1995 № 151 «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей», постановлением Правительства Российской Федерации от 22.12.2011 № 1091 «О некоторых вопросах аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований, спасателей и граждан, приобретающих статус спасателя.

Квалификационные требования и методические рекомендации по проведению аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований и спасателей на право ведения определенных видов АСР утверждает Межведомственная комиссия по аттестации аварийно-спасательных формирований (служб) и спасателей. Форма и описание бланка свидетельства об аттестации на право ведения аварийно-спасательных работ, форма и описание бланка удостоверения личности спасателя и жетона спасателя, а также положение о книжке спасателя утверждаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на решение задач в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций.

Граждане Российской Федерации приобретают статус спасателей на основании решения соответствующих аттестационных органов по результатам аттестации, после прохождения указанными гражданами медицинского освидетельствования, выполнения нормативов по физической подготовке, обучения по программам подготовки спасателей и аттестации на проведение аварийно-спасательных работ с выдачей соответствующего удостоверения.

Аварийно-спасательные службы, аварийно-спасательные формирования, не прошедшие аттестацию или не подтвердившие в ходе проверок свою готов-

ность к реагированию на чрезвычайные ситуации и проведению работ по их ликвидации, к проведению аварийно-спасательных работ не привлекаются.

Численность подразделений Федеральной противопожарной службы Государственной противопожарной службы (ФПС ГПС), личного состава и техники таких подразделений значительно выше, чем профессиональных аварийно-спасательных формирований различной ведомственной принадлежности.

Следовательно, привлечение подразделений пожарной охраны для ликвидации последствий ДТП позволяет значительно увеличить составляющую участия в данном процессе МЧС России и тем самым повысить эффективность спасения пострадавших в ДТП.

Начальная подготовка пожарных проводится в пожарных частях и на учебных пунктах федеральной противопожарной службы.

Обучение пожарных правилам работы с аварийно-спасательным инструментом и оборудованием проводится, как правило, на базе профессиональных аварийно-спасательных формирований.

Повседневная плановая подготовка спасателей аварийно-спасательных подразделений организуется и проводится на базе спасательных подразделений на основании программы профессиональной подготовки спасателей МЧС России и планов профессиональной подготовки аварийно-спасательных формирований на год, в составе дежурных смен ПСС в период их дежурства или в составе ПСС во время проведения учебно-тренировочного сбора. Учебная нагрузка составляет 3-4 учебных часа в течение одних суток дежурства и не менее 24 часов в месяц. Продолжительность учебного часа – 45 минут.

Переподготовка спасателей также осуществляется в Центрах подготовки спасателей МЧС России.

Повышение квалификации и дополнительные спасательные специальности (газоспасатель, водолаз, специалист по ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, промышленный альпинист и др.) спасатели ПСО получают, как правило, в специализированных учебных заведениях на договорной основе.

Состояние учебно-материальной базы по обучению спасателей не во всех субъектах Российской Федерации отвечает предъявляемым требованиям; требуется дооснащение современным учебным и тренировочным оборудованием учебно-материальной базы пожарно-спасательных частей для отработки с пожарными-спасателями технологии проведения аварийно-спасательных работ по деблокированию пострадавших из поврежденного автотранспорта при ликвидации последствий ДТП.

В рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» в 2010 году на базе Ногин-

ского спасательного центра МЧС России был создан учебно-тренировочный комплекс по подготовке пожарных, спасателей и специалистов других экстренных служб к действиям при ликвидации последствий ДТП.

Аналогичные учебно-тренировочные комплексы открыты в Южном (п. Ковалёвка, Ростовская область), Северо-Кавказском (п. Иноземцево, Ставропольский край), Сибирском (г. Дивногорск, Красноярский край) федеральных округах.

Учебно-тренировочный комплекс предназначен для проживания и обеспечения учебного процесса слушателей высших учебных заведений МЧС России, а также сотрудников МЧС России, других экстренных служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП.

Комплекс оснащен современным оборудованием, техникой и тренажерами. Программы и методики обучения позволяют максимально эффективно обучать специалистов экстренных служб безопасному проведению аварийно-спасательных и других неотложных работ с учётом современных конструкций автомобилей, непрерывно совершенствующихся активных и пассивных систем безопасности, в самых различных условиях.

В состав комплекса входят:

учебный корпус – двухэтажное здание, которое включает в себя учебные классы на 210 посадочных мест, лаборантские, конференц-зал на 180 посадочных мест и вспомогательные помещения;

четырёхэтажное здание общежития - жилые помещения для обучаемых (45) и научно-преподавательского состава (7), а также вспомогательные помещения. В помещениях общежития одновременно может проживать 194 человека, из которых: 180 слушателей и 14 человек из числа научно-преподавательского состава;

столовая – одноэтажное здание, рассчитанное на 124 посадочных места для слушателей и 20 мест научно-преподавательского состава;

здание для размещения пожарно-спасательных и других экстренных служб – гаражи для аварийно-спасательных машин, пожарной и специальной техники, автомобилей ДПС, карет скорой медицинской помощи, комнаты для личного состава и медперсонала, кабинет врача.

Имеющиеся натурные площадки (8 вариантов) позволяют моделировать дорожные ситуации от аварий на остановках общественного транспорта и автомобильных магистралях до аварий на железнодорожном переезде, в тоннеле, вблизи водоёмов и другие.

«Столкновение транспортных средств с опрокидыванием в кювет» – обеспечивает показ технологии спасения пострадавших с применением водо-

лазного оборудования и деблокирования из транспортного средства с повреждением крыши (Рисунок 11).



Рисунок 11 – Площадка «Столкновение с опрокидыванием в кювет»

«Лобовое (фронтальное) столкновение транспортных средств» – обеспечивает показ технологии деблокирования и извлечения пострадавших из легковых автомобилей в результате их лобового столкновения (Рисунок 12).



Рисунок 12 – Площадка «Лобовое (фронтальное) столкновение транспортных средств»

«Столкновение с транспортным средством, перевозящим опасный груз», – обеспечивает показ технологии ликвидации последствий ДТП с разливом АХОВ и спасения пострадавших (Рисунок 13).



Рисунок 13 – Площадка «Лобовое (фронтальное) столкновение транспортных средств»

«Дорожно-транспортное происшествие в тоннеле (путепроводе)» – обеспечивает показ технологии деблокирования и извлечения пострадавших из грузового автомобиля, потерпевшего аварию в тоннеле с лобовым столкновением кабины со стеной (Рисунок 14).



Рисунок 14 – Площадка «Дорожно-транспортное происшествие в тоннеле (путепроводе)»

«Наезд транспортного средства на пешеходов» – устанавливается макет легкового автомобиля с лобовым ударом о конструкции автобусной остановки с их частичным разрушением (Рисунок 15).



Рисунок 15 – Площадка «Наезд транспортного средства на пешеходов»

«Организация проведения аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий ДТП» – обеспечивает проведение тренировок по оказанию первой медицинской помощи пострадавшим и их извлечению из поврежденного в результате ДТП легкового автомобиля (Рисунок 16).



Рисунок 16 – Площадка «Организация проведения аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий ДТП»

«Столкновение подвижного состава железных дорог с остановившимся на путях транспортным средством» – обеспечивает показ технологии деблокирования и извлечения пострадавших из опрокинутого на бок автобуса, находящегося на железнодорожных путях (Рисунок 17).



Рисунок 17 – Площадка «Столкновение подвижного состава железных дорог с остановившимся на путях транспортным средством»

«ДТП на автозаправочной станции» – обеспечивает отработку следующих учебных вопросов: проведение разведки места происшествия, оценка последствий аварии, ограждение зоны ДТП, подготовка рабочих зон; применение первичных средств пожаротушения; стабилизация транспортного средства, первичная оценка состояния пострадавших, оказание первой помощи и подготовка к извлечению; проведение работ по ликвидации аварийного разлива нефтепродуктов; выявление и устранение вторичных поражающих факторов, демонтаж элементов кузова и создание свободного пространства для доступа к пострадавшему; извлечение пострадавших из транспортного средства и доставка их к машине скорой помощи (Рисунок 18).



Рисунок 18 – Площадка «ДТП на автозаправочной станции»

В рамках реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» в пределах бюджетных ассигнований МЧС России ежегодно обеспечивает до трех учебных пунктов в пожарно-спасательных подразделениях.

Всего оборудовано более 20 учебных пунктов и учебных классов пожарно-спасательных подразделений современными учебно-методическими комплектами, включающими в себя:

техническое обеспечение класса для подготовки личного состава технологиям экстренного реагирования в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий (Рисунок 19);



Рисунок 19 – Техническое обеспечение класса

общесистемное и прикладное программное обеспечение для организации процесса подготовки личного состава в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;

учебный аварийно-спасательный инструмент и оборудование для практической подготовки личного состава в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий (Рисунок 20);

учебные, наглядные пособия и средства имитации для практической подготовки личного состава в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий (Рисунок 21);

учебно-методическая литература, средства контроля для подготовки и оценки знаний личного состава при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;

тренажер для отработки действий по деблокированию пострадавших из аварийного транспортного средства (Рисунок 22).

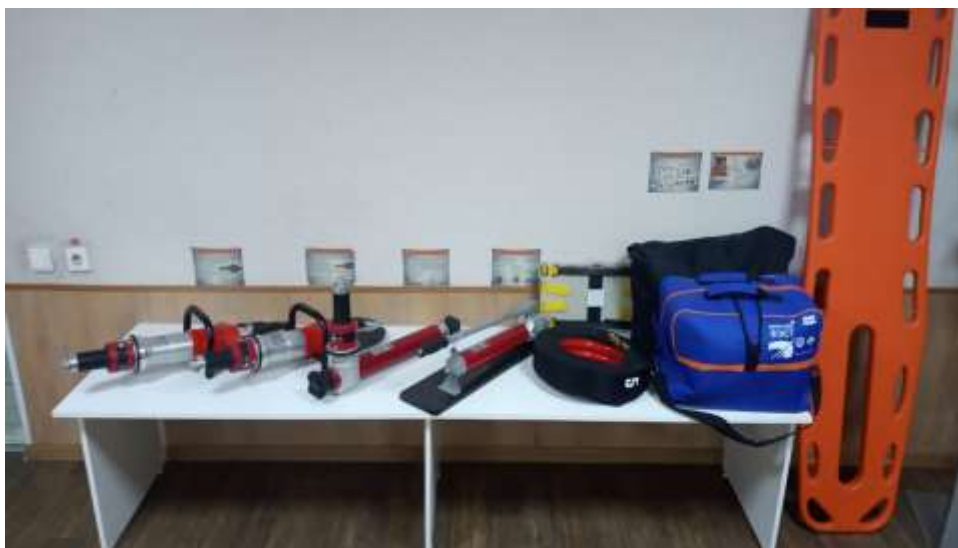


Рисунок 20 – Учебный ГАСИ



Рисунок 21 – Тренажер для отработки действий по первой помощи



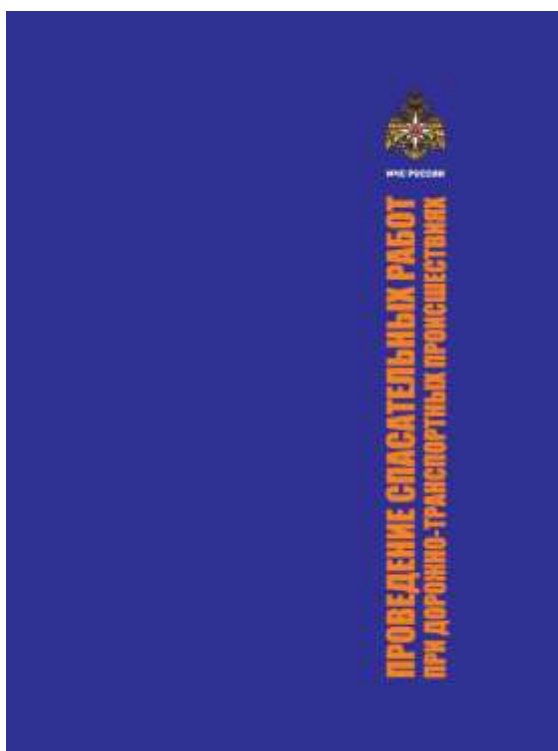
Рисунок 22 – Тренажер для отработки действий по деблокированию пострадавших

В рамках методического обеспечения подготовки личного состава пожарно-спасательных подразделений действиям по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий в МЧС России разрабатываются учебно-методическая литература, наглядные пособия, информационно-справочные материалы для различных категорий специалистов и населения в области ликвидации последствий ДТП и культуры дорожной безопасности, а также графические учебные материалы для учащихся общеобразовательных учреждений (Рисунок 23).



Рисунок 23 – Наглядные пособия

В 2019 году сотрудниками ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ) была разработана книга «Проведение спасательных работ при дорожно-транспортных происшествиях». В книге представлены: базовые основы технологических операций при спасении пострадавших в ДТП; краткий обзор основных принципов и правил такой работы, в том числе по применению аварийно-спасательного инструмента и оборудования.



В дополнение к текстовой составляющей созданы тематические видеоматериалы с применением технологии QR-кодов, отражающие основные принципы и правила ведения аварийно-спасательных работ на месте ДТП.

Книга получила высокие оценки руководства МЧС России, заинтересованных подразделений центрального аппарата и территориальных органов МЧС России, а также положительные отзывы широкого круга читателей (Рисунок 24).

Рисунок 24 – Книга

6. ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ МЧС РОССИИ, ПРИВЛЕКАЕМЫХ К ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Очевидно, что эффективность ликвидации последствий ДТП напрямую зависит от слаженности и оперативности действий всех задействованных в реагировании на автоаварию экстренных служб. Очень важно, чтобы каждый их представитель (диспетчер, начальник караула, пожарный, инспектор ДПС, врач скорой медицинской помощи и др.), являясь субъектом взаимодействия, четко понимал свои компетенцию, задачи и алгоритм их выполнения, в том числе во взаимодействии с другими службами.

Профессиональная подготовка личного состава действиям по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий осуществляется непосредственно в подразделениях. В учебных классах имеется необходимая учебная литература, методические пособия и плакаты по вопросам ликвидации последствий ДТП. Во многих подразделениях имеются натурные тренажеры для отработки действий по деблокированию пострадавших из поврежденных транспортных средств.

Одновременно теоретические знания, получаемые личным составом пожарно-спасательных подразделений в рамках изучения нормативной правовой базы, учебной литературы, мультимедийных обучающих пособий, тренажеров и из других источников, необходимо закреплять на практике.

Так, только в 2017-2020 гг. в целом по стране проведено более **4 500** учений по отработке взаимодействия экстренных служб при ликвидации последствий ДТП, на которые было привлечено от РСЧС: более **72 000** чел., более **20 500** ед. техники, более **40** ед. воздушных судов; в том числе от МЧС России: более **32 000** чел., более **8 000** ед. техники, более **20** ед. воздушных судов.

К основным мероприятиям, направленным на практическую отработку действий по ликвидации последствий ДТП относятся тактико-специальные учения, тренировки и соревнования. Для отработки вопросов ликвидации последствий крупных ДТП, которые по своему масштабу и характеру обстановки относят к ЧС, организуются комплексные и командно-штабные учения.

Планирование мероприятий, направленных на практическую отработку действий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, осуществляется заблаговременно на всех уровнях: федеральном, региональном и местном.

При планировании учений и тренировок, как правило, учитывают особенности региона, в котором планируются мероприятия: географические и климатические условия, рельеф местности; инфраструктурные особенности се-

ти автомобильных дорог – наличие федеральных автомобильных дорог, их состояние и особенности; частоту (плотность) транспортного потока; вопросы организации пассажирских и грузовых перевозок, включая перевозку опасных грузов (Рисунок 25).



Рисунок 25 – Проведение учений

Тактическая обстановка учений разрабатывается по принципу «максимально приближенной» к реально возможной и позволяющей отрабатывать задачи, стоящие перед всеми субъектами взаимодействия, но исключающей возможность возникновения в ходе проведения мероприятий ситуаций, которые могут привести к человеческим жертвам, ущербу экономике и пр.

Конкретные места проведения учений определяются, исходя из наиболее вероятных в регионе проведения учения видов ДТП, возможных мест совершения ДТП с наиболее тяжелыми последствиями. Это могут быть участки федеральных автомобильных дорог общего пользования, городских улиц, по которым осуществляется перевозка грузов, места их погрузки и выгрузки, заправки автотранспорта и др. (Рисунок 26).



Рисунок 26 – Учения с привлечением авиации

После завершения учения на основе всестороннего анализа действий всех участников подводятся итоги и определяются меры, необходимые для устранения выявленных недостатков и дальнейшего совершенствования системы ликвидации последствий ДТП.

Соревнования в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий

Соревнования в области ликвидации последствий ДТП являются одной из форм практических тренировок личного состава, обладают состязательным духом и имеют стимулирующий (мотивационный) характер, что способствует росту профессионального мастерства. Массовость и открытость мероприятия повышает интерес трудоспособного населения к профессии пожарного-спасателя и положительно влияет на пропаганду культуры безопасности и деятельности МЧС России.

Эффективность соревнований обеспечивается проведением полноценного календаря спортивных и массовых мероприятий на муниципальном и региональном уровнях.

В системе МЧС России с 2008 года ежегодно проводятся соревнования на звание «Лучшая команда по проведению аварийно-спасательных работ при ликвидации чрезвычайных ситуаций на автомобильном транспорте» (Рисунок 27). Фактически, годовой цикл соревнований включает 4 этапа:

I этап (муниципальный уровень) – соревнования в отряде федеральной противопожарной службы, команда-победитель направляется для участия во II этапе;

II этап (региональный уровень) – соревнования в главных управлениях МЧС России по субъектам Российской Федерации, команда-победитель направляется для участия в III этапе;

III этап (межрегиональный уровень) – соревнования в федеральных округах Российской Федерации, команда-победитель получает право выступить на IV этапе;

IV этап (федеральный уровень) – итоговые (финальные) соревнования на звание «Лучшая команда МЧС России по проведению аварийно-спасательных работ при ликвидации чрезвычайных ситуаций на автомобильном транспорте».

Соревнования проводятся в целях:

практической отработки навыков по оказанию помощи гражданам, пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия;

повышения и совершенствования уровня профессиональной подготовки личного состава пожарных (пожарно-спасательных), аварийно-спасательных

подразделений и спасательных воинских формирований по проведению аварийно-спасательных работ при ликвидации чрезвычайных ситуаций на автомобильном транспорте;

повышения технической готовности пожарных (пожарно-спасательных), аварийно-спасательных подразделений и спасательных воинских формирований, сокращения временных показателей реагирования на ДТП;

обмена опытом, пропаганды знаний, приёмов и способов спасения пострадавших и оказания им первой помощи, в том числе в результате ДТП.

На всех этапах соревнований к участию привлекаются команды подразделений ФПС ГПС, аварийно-спасательных и воинских спасательных формирований МЧС России (спасательных центров).

Подразделения муниципальной пожарной охраны, противопожарной службы субъектов РФ, аварийно-спасательные формирования, создаваемые органами власти субъектов РФ и органами местного самоуправления, могут принимать участие в соревнованиях на соответствующем этапе вне конкурса или, в качестве альтернативы, участвовать в аналогичных соревнованиях, организуемых органами власти соответствующих уровней.

Таким образом, полный цикл соревнований ежегодно охватывает все подразделения МЧС России (и иные), реагирующие на ДТП, что в значительной степени позволяет: совершенствовать навыки личного состава в части владения техническими средствами, инструментом; «оттачивать до автоматизма» алгоритмы действий при разборке транспортных средств и оказании помощи пострадавшим. Ежегодно в соревнованиях принимают участие более **900** команд и более **5 000** человек личного состава.



Рисунок 27 – Соревнования в области ликвидации последствий ДТП

Важно учитывать, что любое ДТП является в своей степени уникальным и имеет свои особенности: конструкции автомобилей, их число и положения;

количество и состояние пострадавших; наличие и угроза возникновения внешних опасных факторов.

Практически невозможно полностью и детально описать точные алгоритмы и способы спасения пострадавших в каждом ДТП, поэтому на соревнованиях спасатели отрабатывают наиболее полный сценарий ликвидации последствий ДТП, который включает в себя: подготовку инструмента; стабилизацию аварийного транспортного средства; обесточивание внутренней бортовой электросети автомобиля; разрушение остекления; вскрытие заблокированных дверей, демонтаж крыши, сдвиг передней панели; тушение условного пожара; оказание первой помощи пострадавшим (наложение шейного воротника, шины на верхнюю конечность пострадавшего); извлечение пострадавших из аварийного транспортного средства и их передачу скорой медицинской помощи (Рисунок 28).



Рисунок 28 – Соревнования в области ликвидации последствий ДТП

7. НАУЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И РЕАЛИЗАЦИЯ ЦЕЛЕВЫХ ПРОГРАММ

МЧС России проводится целенаправленная работа по совершенствованию системы спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, в том числе выполнения мероприятий по реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» (далее – Программа).

Основными направлениями реализации Программы в части, касающейся МЧС России, являются:

дальнейшая разработка и совершенствование нормативной правовой базы по проблемам ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;

совершенствование механизма взаимного оповещения и взаимодействия всех сил и средств, привлекаемых к ликвидации последствий ДТП;

внедрение современных информационных технологий в повседневную практику деятельности аварийно-спасательных служб и формирований;

внедрение авиационно-спасательных технологий по оказанию помощи пострадавшим в ДТП;

создание новых образцов многоцелевых аварийно-спасательных машин, оборудования и инструмента, предназначенных для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;

подготовка учебных и учебно-методических материалов для обучения современным способам оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые в рамках Программы, проводятся в целях совершенствования нормативной и методической базы в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и повышения эффективности функционирования системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

Основными научными результатами, полученными в рамках выполнения мероприятий Программы «Совершенствование нормативной и методической базы в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий» и «Разработка научно обоснованных предложений по совершенствованию информационно-аналитического обеспечения функционирования системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий», являются:

анализ нормативной правовой и нормативно-методической базы, регламентирующей деятельность МЧС России в области безопасности дорожного движения и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;

анализ состояния материально-технической базы в субъектах Российской Федерации, используемой в целях повышения готовности и отработки вопросов взаимодействия экстренных служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, отражающих фактическое состояние материально-технической базы, используемой в целях повышения готовности и организации вопросов взаимодействия экстренных служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, и потребности территориальных органов МЧС России для повышения эффективности подготовки пожарно-спасательных подразделений к действиям по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;

анализ существующих информационных ресурсов федеральных органов исполнительной власти на предмет их возможного сопряжения в целях повышения уровня информационного взаимодействия в области ликвидации ДТП;

научнообоснованные предложения по регламентированию деятельности территориальных органов МЧС России в области организации реагирования и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;

разработка нормативных, методических и информационно-аналитических материалов в области развития системы спасения пострадавших в ДТП;

технико-экономическое обоснование в целях определения краткосрочных и среднесрочных приоритетов адресной реализации программных мероприятий, направленных на повышение технической готовности пожарно-спасательных подразделений к выполнению задач по ликвидации последствий ДТП;

научнообоснованные предложения по гармонизации нормативной правовой, нормативно-технической базы в государствах-участниках Евразийского экономического союза по вопросам ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, технологий и технических средств проведения аварийно-спасательных работ;

порядок (механизм) освобождения от возмещения ущерба за причиненный вред имуществу физических лиц в результате проведения аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с участием экспертного сообщества (Центральный банк Российской Федерации, Союз автостраховщиков, др.).

Результаты проведенных научных исследований позволят улучшить методическое обеспечение деятельности территориальных органов МЧС России в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, будут способствовать росту профессионального мастерства личного состава и совершенствованию процесса их подготовки.

8. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСНАЩЕНИЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ МЧС РОССИИ СОВРЕМЕННЫМИ ОБРАЗЦАМИ ТЕХНИКИ, ИНСТРУМЕНТА И ТЕХНОЛОГИЙ

Рост числа автомобилей на дорогах и в городах России и, как следствие, значительный рост интенсивности движения на городских улицах приводят к резкому ухудшению условий движения и уровня транспортного обслуживания. Отставание в развитии транспортной инфраструктуры приводит к снижению пропускной способности магистралей.

По некоторым данным, на 2020 год парк легковых автомобилей в России насчитывал 45,15 млн ед. В среднем в России на 1 тыс. жителей приходится 313 легковых автомобилей. К сравнению, данный показатель в 2016 году составлял 293,8 автомобиля на 1000 жителей, в 2010 г. – 228,3 автомобиля, в 2000 г. – 130,5 автомобиля.

За последние 20 лет парк автомобилей в России увеличился более чем в 2 раза. По некоторым оценкам, к 2025 году показатель обеспеченности автомобилями в России приблизится к среднеевропейскому (500 единиц на 1000 жителей), а для мегаполисов это может случиться гораздо раньше.

Рост уровня автомобилизации приводит к негативным последствиям, если параллельно с ним не обеспечивается соответствующий уровень развития дорожной инфраструктуры – не расширяется сеть дорог и не увеличивается пропускная способность магистралей. В городах, зачастую, к «пробкам» приводят градостроительные ошибки и недочеты.

Вместе с тем, проблема ДТП, сокращения сроков оказания помощи пострадавшим сохраняется и применительно к отдельным городам и магистралям только усложняется ввиду невозможности своевременного прибытия экстренных служб для оказания помощи пострадавшим.

В этой связи, МЧС России всегда уделялось большое внимание вопросам своевременного прибытия сил и средств к месту ведения аварийно-спасательных работ и тушения пожаров, повышению эффективности реагирования и своевременному спасению пострадавших.

В аспекте ликвидации последствий ДТП к техническому оснащению подразделений МЧС России можно отнести современные образцы техники, гидравлического аварийно-спасательного инструмента и оборудования, а также информационно-телекоммуникационные технологии мониторинга реагирования подразделений на дорожно-транспортные происшествия.

Аварийно-спасательный инструмент и оборудование, применяемые при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий

Аварийно-спасательный инструмент – инструмент, применяемый при ведении работ, направленных на извлечение (деблокирование) пострадавших при выполнении аварийно-спасательных и других неотложных работ в условиях чрезвычайной ситуации (дорожно-транспортного происшествия).

Гидравлический аварийно-спасательный инструмент (ГАСИ) – инструмент, исполнительный орган которого приводится в действие объемным гидроприводом.

Основные преимущества ГАСИ: высокий КПД, надежность, простота, удобство в работе, облегченный технический уход, низкий уровень шума, безопасность и относительно небольшая стоимость. ГАСИ состоит из следующей гидросистемы: объемный гидропривод (гидропривод, насос, гидростанция); гидролиния; гидроустройство (исполнительное гидроустройство).

Объемный гидропривод (гидропривод): привод, в состав которого входит гидравлический механизм, в котором рабочая среда находится под давлением, с одним или более объемными гидродвигателями. Насос – машина для создания потока жидкой среды. Иными словами, насосная станция является источником энергии для исполнительного устройства.

У насосной станции могут быть следующие виды приводов:

мотопровод – нагнетание давления в магистрали осуществляется за счет двигателя внутреннего сгорания (наиболее распространенный);

ручной привод – нагнетание давления в магистрали осуществляется за счет мускульной силы человека;

электропривод – нагнетание давления в магистрали осуществляется от электросети сети 220 В;

аккумуляторный привод – нагнетание давления в магистрали осуществляется за счет работы гидростанции на аккумуляторных батареях (съёмных и заменяемых элементах питания).

Современные насосные станции позволяют осуществлять работу как одного, так и двух исполнительных гидроустройств одновременно.

Гидростанции с электроприводом от АКБ обеспечивают исполнительное устройство достаточным давлением, как правило, в течение 45-90 минут в зависимости от нагрузки. Такой период времени позволяет произвести полный технологический процесс по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий. Время заряда АКБ в среднем составляет 5 часов (Рисунок 29).



Рисунок 29 – Гидростанция с мотоприводом с выходом на два инструмента

Гидролиния – гидроустройство (пневмоустройство), предназначенное для движения рабочей среды или передачи давления от одного гидроустройства (пневмоустройства) к другому. Иными словами, гидролиния – гидравлический шланг, соединяющий насосную станцию и исполнительное гидроустройство.

Гидролинии, как правило, имеют длину от 3 до 15 метров (Рисунок 30).



Рисунок 30 – Гидролиния в транспортировочном положении (слева), пример соединения гидролинии и исполнительного гидроустройства (справа)

Исполнительный инструмент – оборудование, при помощи которого осуществляются технологические операции (резка, стягивание, сдавливание, подъем, разрыв и др. операции) с элементами аварийного транспортного средства.

Основные исполнительные аварийно-спасательные инструменты, используемые при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, включают в себя:

- кусачки (гидравлические ножницы);
- ножницы комбинированные;
- расширитель (спредер, разжим);
- цилиндр силовой (гидравлический домкрат).

Гидравлические ножницы – инструмент, с помощью которого можно резать элементы конструкций посредством двух ножей, приводимых в действие гидроцилиндром.

Кусачки предназначены для разрезания металлических и неметаллических прутков, профилей, проволоки, тросов, труб, перемычек и т. п. конструктивных элементов при проведении аварийно-спасательных работ в зонах чрезвычайных ситуаций, аварий (в том числе на транспорте), катастроф, пожаров, стихийных бедствий (обвалов, землетрясений, оползней и др.), а также при строительных и монтажно-демонтажных работах в различных областях промышленности.

При ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий кусачки используют для перекусывания элементов аварийного транспортного средства (стойки, петли дверей, спинки сидений и др.) (Рисунок 31).



Рисунок 31 – Кусачки гидравлические

Комбинированный гидравлический инструмент – инструмент, который может использоваться в качестве разжима и ножниц, имеющий универсальное назначение.

Ножницы комбинированные предназначены для резки металлических и неметаллических прутков, профилей, проволоки, тросов, перемычек и т. п. конструктивных элементов, а также подъема, перемещения и удержания в неподвижном положении крупногабаритных объектов, расширения узких проёмов, стягивания элементов конструкций с помощью специального набора принадлежностей при проведении аварийно-спасательных работ в зонах чрезвычайных ситуаций, аварий (в том числе на транспорте), катастроф, пожаров, стихийных бедствий (обвалов, землетрясений, оползней и др.), а также при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий (Рисунок 32).



Рисунок 32 – Ножницы комбинированные

Гидравлический разжим – инструмент, с помощью которого можно раздвинуть или стянуть элементы конструкций посредством рычагов, приводимых в действие гидроцилиндром.

Расширитель (спредер, разжим) – предназначен для подъема, перемещения и удержания в неподвижном положении крупногабаритных объектов, расширения узких проемов, а также стягивания элементов конструкций с помощью специального набора принадлежностей при проведении аварийно-спасательных работ в зонах чрезвычайных ситуаций, аварий (в том числе на транспорте), катастроф, пожаров, стихийных бедствий (обвалов, землетрясе-

ний, оползней и др.), а также при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий (Рисунок 33).



Рисунок 33 – Расширитель (спредер)

Цилиндр силовой – одноштоковый или двуштоковый, предназначен: для подъема груза, расширения проема между объектами и стягивания элементов конструкций с помощью специального набора принадлежностей при проведении АСР в зонах ЧС, аварий, катастроф, пожаров, стихийных бедствий; для проведения спасательных работ при дорожно-транспортных происшествиях, а также при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий (Рисунок 34).



Рисунок 34 – Цилиндр силовой двуштоковый

Комплект принадлежностей дополнительного оборудования для силового цилиндра предназначен для расширения функциональных возможностей силовых цилиндров и их использования для стягивания элементов аварийных транспортных средств, зажима элементов аварийных транспортных средств и др. Комплект принадлежностей дополнительного оборудования для силового цилиндра, как правило, включает в себя: цепь удлинительную с насадками; крюки универсальные; опору плоскую для силового цилиндра; удлинитель для силового цилиндра и др. (Рисунок 35).



Рисунок 35 – Комплект дополнительного оборудования для силового цилиндра

Автономный гидравлический аварийно-спасательный инструмент

Автономный гидравлический аварийно-спасательный инструмент – инструмент, у которого насосная установка, гидролиния и исполнительное гидроустройство выполнены в виде единого инструмента и приводится в действие за счет съемных аккумуляторов.

Преимущества автономного гидравлического аварийно-спасательного инструмента:

- компактность;
- отсутствие временных затрат на подготовку инструмента к работе;
- отсутствие гидролиний.

Недостатки электрогидравлического аварийно-спасательного инструмента:

ограничение по времени использования ГАСИ (заряд аккумулятора);
вес инструмента (Рисунок 36).



Рисунок 36 – Автономный гидравлический аварийно-спасательный инструмент

Ручной аварийно-спасательный инструмент

При ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий случаются ситуации, когда необходимо произвести технологическое отверстие для введения рабочих органов гидравлического аварийно-спасательного инструмента. В этих целях могут использоваться лом, топор и др. инструменты. Наиболее целесообразно использовать инструмент аварийно-спасательный ИРАС (Halligan).

Многофункциональный ручной немеханизированный аварийно-спасательный инструмент ИРАС-М обладает высокой прочностью и стойкостью к разрушению. Ручной инструмент ИРАС-М относится к пожарному и спасательному оборудованию, служит для комплектации пожарных машин и предназначен для разборки стен или перекрытий деревянных и прочих сооружений, расширения отверстий в стенках и дверях, вскрытия автомобилей при авариях (Рисунок 37).



Рисунок 37 – Инструмент аварийно-спасательный ИРАС (Halligan)

Инструмент для удаления остекления – комплект из двух инструментов: пилы (1) и стеклобоя (2), расположенного в ручке пилы (3); предназначен для удаления лобового и ветрового остекления аварийного транспортного средства (Рисунок 38).

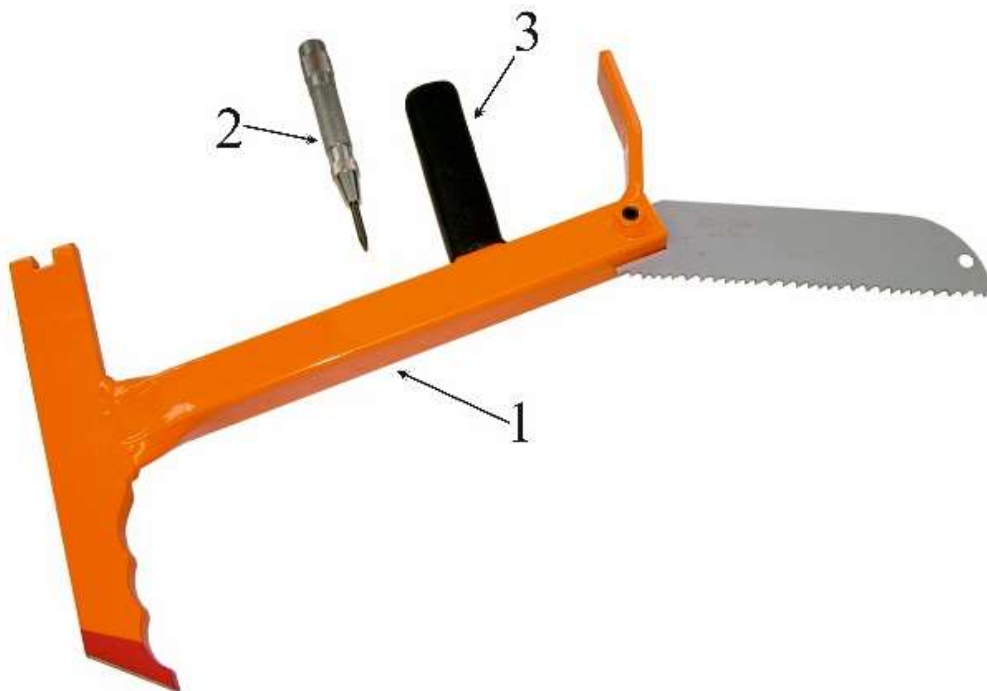


Рисунок 38 – Инструмент для удаления остекления

Системы стабилизации аварийных транспортных средств

Системы стабилизации аварийных транспортных средств предназначены для фиксации в неподвижном состоянии аварийного транспортного средства и включают в себя:

- противооткатные упоры;
- опорные блоки;
- ступенчатые блоки (пирамиды);
- универсальную систему стабилизации (стойки стабилизации универсальные);
- крепь.

Противооткатные упоры предназначены для противостояния непроизвольному откату автомобиля, расположенного на естественном уклоне местности или подверженного незапланированному физическому воздействию (Рисунок 39).



Рисунок 39 – Противооткатный упор

Опорные блоки, ступенчатые блоки (пирамиды) – простейшие системы подставок (заполнения пространства между аварийным транспортным средством и поверхностью или другим транспортным средством), предназначенные для противостояния непроизвольному смещению аварийного транспортного средства в результате проведения аварийно-спасательных работ (Рисунок 40).

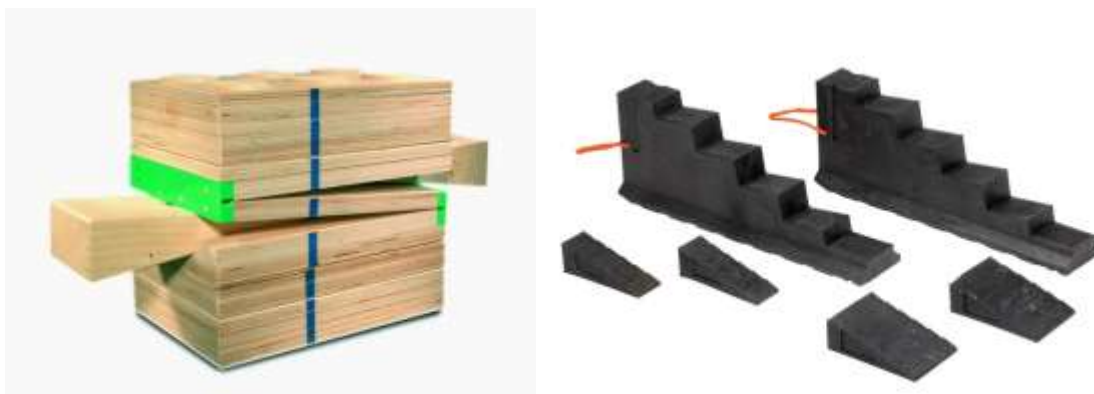


Рисунок 40 – Опорные блоки и ступенчатые блоки (пирамиды)

Универсальные системы стабилизации (стойки стабилизации универсальные) – механизм фиксации аварийных транспортных средств в неподвижном состоянии. Механизм сконструирован таким образом, что создается три точки фиксации, для чего упирается одной стороной в поверхность (первая точка фиксации), другой стороной – в аварийное транспортное средство (вторая точка фиксации) и при помощи ремня – к поверхности аварийного транспортного средства (третья точка фиксации). Данная конструкция стягивается, в результате чего образуется жесткий треугольник, чем достигается стабилизация аварийного транспортного средства (Рисунок 41).



Рисунок 41 – Универсальные системы стабилизации

Крепь – механизм, фиксирующийся одной стороной в поверхность (основание), другой стороной – в аварийное транспортное средство таким образом, что аварийное транспортное средство осуществляет непосредственную нагрузку на механизм.

Стабилизация достигается благодаря использованию двух и более механизмов, которыми создаются жесткие треугольники или фермы, в том числе за счет соединения оснований между собой (Рисунок 42).



Рисунок 42 – Крепи (набор)

Средства безопасного проведения аварийно-спасательных работ

Средства безопасного проведения аварийно-спасательных работ предназначены для защиты пострадавших и спасателей от осколков стекла и элементов аварийного транспортного средства, деформируемых в процессе проведения аварийно-спасательных работ.

Средства безопасного проведения аварийно-спасательных работ включают:

- октопус;
- защитные чехлы на кромки аварийного транспортного средства;
- защитное одеяло для пострадавших;
- экраны защитные жесткие (лепестки).

Октопус – устройство, предназначенное для защиты пострадавших и личного состава от несанкционированного срабатывания подушки безопасности аварийного транспортного средства (Рисунок 43).



Рисунок 43 – Октопус

Защитные чехлы на кромки аварийного транспортного средства предназначены для защиты пострадавших и личного состава от случайных травм, происходящих в результате касания пострадавших или личного состава острых элементов конструкций аварийного транспортного средства, которые образуются в результате проведения аварийно-спасательных работ, а именно – демон- тажа элементов аварийного транспортного средства (Рисунок 44).



Рисунок 44 – Защитные чехлы на кромки аварийного транспортного средства

Защитное одеяло (пленка) для пострадавших предназначено для защиты пострадавших от вероятных травм в результате разрушения остекления в процессе проведения аварийно-спасательных работ (Рисунок 45).



Рисунок 45 – Защитное одеяло (пленка) для пострадавших

Экраны защитные жесткие (лепестки) предназначены для защиты пострадавших от случайных травм в результате проведения аварийно-спасательных работ, а именно – демонтажа элементов аварийного транспортного средства в непосредственной близости от пострадавшего (Рисунок 46).



Рисунок 46 – Экран защитный жесткий (лепесток)

Современные образцы техники для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий

Пожарный аварийно-спасательный автомобиль для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий – АСА (4320) модель 001, на шасси УРАЛ NEXТ 4320, с колесной формулой бхб, предназначен для доставки личного состава к месту вызова, тушения пожара и проведения аварийно-спасательных работ на месте дорожно-транспортного происшествия с помощью вывозимых на нем огнетушащих веществ, пожарно-технического и аварийно-спасательного оборудования.

Автомобиль оснащен:

- кран-манипуляторной установкой ИМ 77 с гидравлическим приводом;
- осветительной мачтой SG85 со светодиодными прожекторами;
- насосом пожарным центробежным комбинированным НЦПК-40/100-4/400-П1;
- навигацией – «ГРАНИТ-НАВИГАТОР-6.18»;
- гидравлическим аварийно-спасательным инструментом в составе:
 - кусачки КГС-85Х;
 - расширитель средний РСГС-80Х;
 - цилиндр с одним штоком ЦГС-1/80Х;
 - гидростанция с бензопроводом с выходом на 2 инструмента СГС-2-80ДХМ-1;
 - бокореz БГС-80Х;
- комплектом системы стабилизации транспортных средств Paratech, используемым для временного укрепления поврежденных транспортных средств, которые позволяют спасателям получить безопасный доступ к пострадавшим и обеспечить быструю эвакуацию;
- комплектом «Защита» для исключения возможности травмирования личного состава и пострадавших при контакте с поврежденными поверхностями автомобиля;
- видеокамерой в задней части автомобиля с выводом на дисплей в кабине базового шасси.

Количество мест – 7 (включая место водителя).

Кабина автомобиля представляет собой конструкцию, обеспечивающую возможность оперативной посадки и высадки, удобство и безопасность размещения пожарного расчета. Конструкция надстройки предусматривает:

- ёмкости для огнетушащих веществ;
- модуль для размещения насосной установки;

- отсеки с креплениями для размещения пожарно-технического вооружения и аварийно-спасательного инструмента (Рисунок 47).



Рисунок 47 – АСА (4320) модель 001

Автомобиль первой помощи АПП-1,0-20 (С41R) на автомобильном шасси, с колесной формулой 4x2, на базе «Газон-Next», предназначен для доставки личного состава, огнетушащих веществ, пожарно-технического вооружения и аварийно-спасательного оборудования к месту вызова для проведения аварийно-спасательных работ на месте ДТП и тушения пожара.

Автомобиль оснащен:

- пожарным насосом НЦПН-20/100;
- ёмкостями для воды;
- баком для пенообразователя;
- запорной и соединительной арматурой;
- рукавной катушкой с комбинированным стволом нормального давления.

Global Positioning System (GPS) навигацией;

гидравлическим аварийно-спасательным инструментом;

комплект «Защита» для исключения возможности травмирования личного состава и пострадавшего при контакте с поврежденными поверхностями автомобиля;

видеокамерами в передней и задней частях автомобиля с выводом на дисплей в кабине базового шасси.

Количество мест – 5 (включая место водителя).

Кабина представляет собой конструкцию, обеспечивающую возможность оперативной посадки и высадки, удобство и безопасность размещения пожарного расчета.

Конструкция надстройки предусматривает:

ёмкости для огнетушащих веществ;

модуль для размещения насосной установки;

модуль для размещения пожарно-технического вооружения и аварийно-спасательного инструмента (Рисунок 48).



Рисунок 48 – АПП-1,0-20 (С41R)

Пожарно-спасательный автомобиль с медицинским модулем (ПСА-ММ), на автомобильном шасси на базе «Mercedes Sprinter», для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий. Автомобиль предназначен для доставки личного состава к месту вызова, тушения пожара, проведения аварийно-спасательных работ на месте дорожно-транспортного происшествия с помощью вывозимых на нем огнетушащих веществ, пожарно-технического и аварийно-спасательного оборудования, а также оказания помощи пострадавшим и их транспортировке в стационарные медицинские учреждения.

Автомобиль оснащен:

- пожарным насосом ЛМ 200/54БС-60;
- бесступенчатой установкой уровня смешивания пенообразователя;
- рукавной катушкой с рукавом высокого давления длиной 50 м и стволом-распылителем;
- устройством для продувки системы после окончания работы;
- емкостью для воды – 250 л воды;

- емкостью для пенообразователя – 15 литров;
- светодиодной осветительной мачтой СFB18290;
- навигацией «ГРАНИТ-НАВИГАТОР»;
- аппаратом искусственной вентиляции легких А-ИВЛ/ВВЛп-3/30;
- кислородным ингалятором с 2-литровым баллоном КРИ-1;
- комплектом шин транспортных складных КШТСв-С-НН;
- комплектом шин вакуумных транспортных КШВТв-01 (к1);
- укладкой врача скорой помощи УМСП-01-П;
- контейнером термоизоляционным с автоматическим поддержанием температуры инфузионных растворов КСТ-6;
- дефибриллятором с аккумулятором PRIMEDICDEFI РУ ФС32011/10093.
- приемным устройством с продольно-поперечным размещением УП-ММ;
- гидравлическим аварийно-спасательным инструментом в составе:
 - ножницы комбинированные НКГС-80А28;
 - кусачки КГС-80А28;
 - комплект системы стабилизации транспортных средств Paratech;
 - комплект «Защита» для исключения возможности травмирования личного состава и пострадавшего при контакте с поврежденными поверхностями автомобиля (Рисунок 49).



Рисунок 49 – ПСА-ММ

Мобильный комплекс обеспечения деятельности высокоманевренных пожарно-спасательных средств «КИРАСИР», на автомобильном шасси, на базе КАМАЗ-4308-3063-28(R4), предназначен для доставки личного состава и высокоманевренных пожарно-спасательных средств к месту патрулирования, дежурства, вызова, тушения пожара и проведения аварийно-спасательных работ с помощью вывозимых на нем высокоманевренных пожарно-спасательных средств, огнетушащих веществ, пожарно-технического вооружения (ПТВ) и аварийно-спасательного оборудования (АСО), а также для подачи к месту пожара огнетушащих веществ.

Автомобиль оснащен:

жилым отсеком для отдыха и обеспечения дежурства личного состава;

грузовым отсеком для размещения пожарно-технического вооружения и аварийно-спасательного оборудования, а также размещения мотонасосного агрегата высокого давления и емкостей для огнетушащих веществ объемом не менее 100 л воды и пенообразователя из расчета не менее 6% от количества воды;

устройствами для размещения и механизированного извлечения мотовездехода и мотоциклов;

самосрабатывающими запорными устройствами, обеспечивающими безопасный подход к кузову (при откидных дверях), и сигнализацией открытого положения дверей с индикацией ее в кабине водителя;

дистанционно управляемой осветительной установкой;

лестницей для подъема личного состава на крышу.

Кабина боевого расчета обеспечивает размещение не менее 3 человек боевого расчета.

В состав комплекса входят высокоманевренные пожарно-спасательные средства для оперативного прибытия персонала пожарно-спасательных подразделений МЧС России и доставки к месту вызова специализированных средств и оборудования для проведения пожарно-спасательных работ (тушения локальных очагов возгорания, проведения первоочередных аварийно-спасательных работ, ликвидации последствий ДТП).

Пожарно-спасательный мотоцикл (ПСМ) – 2 ед., – в условиях высокой плотности транспортного потока на дорогах общего пользования.

Пожарно-спасательные мотоциклы состоят из базового шасси (мотоцикл двухколесный) BMW R1200GS с кофрами (отсеками) для размещения пожарно-технического вооружения, аварийно-спасательного оборудования и инструмента (Рисунок 50).



Рисунок 50 – «КИРАСИР»

ПСМ укомплектованы:

разжим-кусачками электрогидравлическими НКГС-80А28;

кусачками электрогидравлическими КГС-80А28;

набором для оказания первой помощи «Апполо»;

ранцевыми установками пожаротушения РУПТ-1-0,4;

самоспасателями изолирующими противопожарными с временем защитного действия 15 минут;

комплект бортового навигационно-связного оборудования «Гранит-Навигатор-6.18» (Рисунок 51).



Рисунок 51 – Пожарно-спасательный мотоцикл

В настоящее время в Российской Федерации на балансе подразделений МЧС России и подразделений противопожарной службы субъектов Российской Федерации находится более 170 пожарно-спасательных и аварийно-спасательных мотоциклов.

Группы экстренного реагирования были созданы в 2010 году для повышения эффективности реагирования на пожары и чрезвычайные ситуации с использованием высокоманевренных транспортных средств путем снижения времени реагирования и в рамках проведения эксперимента по применению технологии экстренного реагирования на пожары и чрезвычайные ситуации в мегаполисах.

Тактической единицей является мотогруппа, состоящая из двух мотоциклистов и двух пожарно-спасательных мотоциклов (пожарно-спасательных мотовездеходов), которые осуществляют патрулирование по заранее разработанным и утвержденным маршрутам либо осуществляют дежурство в утвержденных местах. При этом мотогруппа в составе двух мотоциклов не является полноценным пожарным или спасательным расчетом, т.к. имеет на вооружении минимальный необходимый комплект пожарного и аварийно-спасательного оборудования.

Исходя из практики применения групп экстренного реагирования, сформировались следующие задачи:

мониторинг оперативной обстановки в городах по специально разработанным маршрутам с учетом дорожной обстановки, мест концентрации ДТП и особенностей территории;

оперативное реагирование при обнаружении пожара или ДТП при патрулировании и при расположении в пункте постоянной дислокации;

обеспечение пожарной безопасности и реализации усиленных мер безопасности при проведении крупных международных и государственных мероприятий, проводимых по решению Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, а также при проведении крупных мероприятий с массовым сосредоточением людей.

***Информационно-телекоммуникационные технологии мониторинга
реагирования пожарно-спасательных подразделений
на дорожно-транспортные происшествия***

Для разработки информационного обеспечения мероприятий, направленных на развитие системы спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, в составе федерального государственного бюджетного учреждения «Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам

гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций (федеральный центр науки и высоких технологий) МЧС России» создан Центр мониторинга ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий (далее – Центр ДТП) (приказ МЧС России от 04.09.2007 № 474).

На Центр ДТП возложено выполнение задач по оказанию консультационных и информационных услуг для методической и информационной поддержки организации ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, основными из которых являются:

анализ состояния проблемы спасения пострадавших в ДТП в Российской Федерации и за рубежом;

проведение системных исследований в области совершенствования технологий ликвидации последствий ДТП;

разработка научно обоснованных предложений по участию пожарно-спасательных подразделений в ликвидации последствий ДТП;

участие в информационном обмене между заинтересованными федеральными органами исполнительной власти по вопросам ликвидации последствий ДТП;

оказание консультационных и информационных услуг населению по проблемам безопасности дорожного движения с использованием современных информационных технологий.

Сотрудниками Центра ДТП создана федеральная государственная информационная система «Информационно-аналитическая система в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий» (далее – ФГИС ИАС-ДТП), на которую получен Электронный паспорт федеральной государственной информационной системы от 16.01.2013 № ФС-77130292.

ФГИС ИАС-ДТП введена в эксплуатацию в системе МЧС России на основании распоряжения МЧС России от 09.02.2015 № 19.

Основной целью ее эксплуатации является совершенствование системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий за счёт повышения эффективности управления мероприятиями МЧС России, направленными на развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП, путём реализации комплексного подхода к организации реагирования аварийно-спасательных и пожарных подразделений на ДТП и обеспечивающим организационным и техническим процессам (Рисунок 52).



Рисунок 52 – Интерфейс ФГИС ИАС-ДТП

ФГИС ИАС-ДТП обеспечивает решение следующих задач:

автоматизированный сбор, анализ, хранение и визуализация обобщенных данных: о реагировании пожарно-спасательных подразделений на ДТП, проводимых работах на месте ДТП; об организации деятельности территориальных органов управления МЧС России в области совершенствования систем спасения пострадавших в ДТП; об организационном и техническом обеспечении пожарно-спасательных подразделений в субъектах Российской Федерации; об участии территориальных органов МЧС России в региональных целевых программах в области безопасности дорожного движения;

образовательно-пропагандистская деятельность территориальных органов МЧС России и подготовка личного состава пожарно-спасательных подразделений;

автоматизированный расчет коэффициента реагирования пожарно-спасательных подразделений на ДТП на основе заложенного математического аппарата с использованием имеющихся данных;

автоматизированный сбор и хранение информации о нормах в области перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, характеристик аварийно-опасных веществ, перевозимых автомобильным транспортом (аварийные карточки), мультимедийных материалов о ликвидации последствий ДТП при перевозках опасных грузов;

сбор и хранение результатов работ, выполненных по заказу МЧС России в рамках реализации мероприятий Программы;

сбор и отображение информации о современных методах, формах и приемах спасения пострадавших в ДТП с использованием сети Интернет;

материалы для обучения специалистов, участвующих в ликвидации последствий ДТП, различных категорий населения действиям при ликвидации последствий ДТП;

поддержка принятия управленческих решений при ликвидации последствий ДТП при перевозках опасных грузов;

информационно-справочное обеспечение рационального применения современных систем обнаружения и оповещения при межведомственном взаимодействии при ликвидации последствий ДТП территориальных органов МЧС России;

компьютерное моделирование типовых сценариев ДТП при перевозках опасных грузов по различным методикам расчета их последствий по обобщенным данным;

сбор и учет сведений об объектах инфраструктуры, связанных с оказанием помощи лицам, пострадавшим в ДТП вдоль автомобильных дорог федерального и регионального значения.

В настоящее время ФГИС ИАС-ДТП состоит из 13 модулей:

1. Модуль «Программно-аппаратный комплекс автоматизированной базы данных о реагировании пожарно-спасательных подразделений на дорожно-транспортные происшествия» (далее – ПАК АБД ДТП), предназначенный в основном для сбора и обработки статистической информации о реагировании пожарно-спасательных подразделений на дорожно-транспортные происшествия.

Автоматизированная база данных участия пожарно-спасательных подразделений в ликвидации последствий ДТП выполняет следующие функции:

внесение и хранение информации о ликвидации последствий ДТП по установленной форме (карточка ДТП), об организации деятельности территориальных органов МЧС России в области совершенствования систем спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях;

наполнение и редактирование справочников базы данных;

построение отчетов по заданным параметрам на основе внесенных данных;

графическое отображение содержащейся информации;

расчет коэффициента реагирования пожарно-спасательных подразделений на ДТП на основе внесенных данных;

экспорт форм отчетов в табличный формат и вывод на печать.

2. Модуль «Программный комплекс с использованием компьютерных моделей типовых сценариев дорожно-транспортных происшествий при перевозках опасных грузов» предназначен для компьютерного моделирования типовых сценариев, обучения и проверки знаний водителей и специалистов служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, и выполняет следующие функции:

моделирование типовых сценариев ДТП, связанных с перевозками опасных грузов автомобильным транспортом на основе вводимых параметров;

разработка алгоритмов действий специалистов спецслужб, участвующих в ликвидации последствий ДТП при перевозках опасных грузов, на основе компьютерных моделей;

сбор и хранение информации по нормативным документам, связанных с перевозками опасных грузов автомобильным транспортом, характеристикам аварийно-опасных веществ, перевозимых автомобильным транспортом;

графическое отображение результатов расчетов последствий ДТП при перевозках опасных грузов;

обучение специалистов спецслужб, участвующих в ликвидации последствий ДТП при перевозках опасных грузов, по содержащемуся материалу лекций;

тестирование специалистов спецслужб, участвующих в ликвидации последствий ДТП, по итогам обучения.

3. Модуль «Информационно-справочная система по организации рационального применения современных систем обнаружения и оповещения при межведомственном взаимодействии при ликвидации последствий ДТП в субъектах Российской Федерации» (ЭИС) выполняет следующие функции:

сбор и хранение информации о существующих и разрабатываемых системах обнаружения и оповещения о ДТП в Российской Федерации и за рубежом,

передовом опыте применения систем обнаружения и оповещения в субъектах Российской Федерации;

поиск по заданным параметрам справочных данных о системах обнаружения и оповещения о ДТП в Российской Федерации, нормативных документов, связанных с применением различных систем обнаружения и оповещения, используемых при межведомственном взаимодействии при ликвидации последствий ДТП в субъектах Российской Федерации.

4. Модуль «Электронная библиотека работ, выполненных МЧС России в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», предназначен для органов управления, научных сотрудников МЧС России, других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения.

Модуль выполняет следующие функции:

сбор и хранение работ, выполненных МЧС России в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»;

предоставление краткой информации с возможностью поиска по заданным параметрам о содержащихся в электронной библиотеке работах.

5. Модуль «Банк данных объектов инфраструктуры, связанных с оказанием помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях вдоль автомобильных дорог федерального и регионального значения» (далее – Банк данных).

Банк данных содержит информацию следующего характера: названия, характеристики, точные места расположения подразделений МЧС России, МВД России, Минздрава России и Минтранса России, обеспечивающих прикрытие федеральных и региональных автомобильных дорог. В данном модуле также отражены технические возможности, качественный и количественный состав указанных подразделений, контактная информация, зоны обслуживания (участки прикрытия).

Банк данных выполняет следующие функции:

сбор сведений об объектах инфраструктуры, связанных с оказанием помощи лицам, пострадавшим в ДТП вдоль автомобильных дорог федерального и регионального значения;

картографическое отображение местоположения объектов инфраструктуры, содержащееся в Банке данных.

На основании информации, внесенной ответственными лицами от главных управлений МЧС России в Банк данных, разрабатываются единые атласы прикрытия сил и средств реагирования на основе ГИС-технологий.

6. Модуль «Информационно-образовательный портал по современным методам, формам и приёмам спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях» (далее – Портал) предназначен для специалистов, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, а также для широкого круга общественности и заинтересованных пользователей; содержит статистическую, аналитическую, периодическую и обучающую информацию, медиа-файлы и правовые документы.

Портал выполняет следующие функции:

информационно-образовательное обеспечение деятельности территориальных органов МЧС России в области организации реагирования на ДТП, различных групп населения и специалистов спецслужб, участвующих в ликвидации последствий ДТП; обучение простейшим способам оказания первой помощи пострадавшим на месте ДТП, приемам деблокирования пострадавших из поврежденных транспортных средств;

пропаганда деятельности специалистов МЧС России при ликвидации последствий различных видов ДТП;

освещение мероприятий (различного вида учения, соревнования), направленных на поддержание в повседневной готовности личного состава пожарно-спасательных формирований к ликвидации последствий ДТП;

контентное наполнение разделов портала информационным содержанием по рубрикам.

Федеральной службой по надзору в сфере связи, технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) выдано Свидетельство о регистрации средства массовой информации от 08.04.2014 Эл № ФС77-57607 на «Информационно-образовательный портал по современным формам, методам и приёмам спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях» с указанием доменного имени сайта в информационно-телекоммуникационной сети Интернет – dtprescue.ru.

7. Модуль «Программно-технический комплекс мониторинга реализации региональных целевых программ в области безопасности дорожного движения» выполняет следующие функции:

сбор и хранение данных о существующих региональных целевых программах обеспечения безопасности дорожного движения в субъектах Российской Федерации (нормативные документы, тексты программ и т.д.), об участии территориальных органов МЧС России в реализации вышеуказанных программ, итогах их реализации;

поиск по заданным параметрам информации о программно-техническом комплексе мониторинга реализации региональных целевых программ в области безопасности дорожного движения.

8. Модуль «Ликвидация последствий дорожно-транспортных происшествий: библиотека начальника территориального органа МЧС России» (далее – ЭВЛ ДТП) предназначен для нормативного и методического обеспечения деятельности должностных лиц территориальных органов МЧС России по вопросам нормативного правового обеспечения в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий. ЭВЛ ДТП состоит из двух разделов: нормативные правовые документы (федеральные законы, постановления Правительства Российской Федерации, ведомственные нормативные акты) и методические документы.

ЭВЛ ДТП выполняет следующие функции:

повышает правовую грамотность сотрудников территориальных органов МЧС России в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;

помогает организовать поддержку принятия обоснованных управленческих решений должностными лицами территориальных органов МЧС России по вопросам реагирования на дорожно-транспортные происшествия и организации взаимодействия экстренных оперативных служб при ликвидации их последствий за счет автоматизированного предоставления актуальных текстов нормативных правовых и нормативно-технических документов;

позволяет обеспечить учебный процесс учреждений высшего профессионального образования в системе МЧС России.

9. Модуль «Электронная библиотека работ, выполненных МЧС России в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», предназначен для органов управления и научных сотрудников МЧС России, других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения.

Модуль выполняет следующие функции:

сбор и хранение работ, выполненных по заказу МЧС России в рамках ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»;

сбор и хранение планирующих документов по реализации МЧС России мероприятий ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»;

предоставление краткой информации с возможностью поиска по заданным параметрам о содержащихся в электронной библиотеке работах.

10. Модуль «Сведения о чрезвычайных ситуациях на объектах дорожного хозяйства», основной функцией которого является сбор и обобщение информации о чрезвычайных ситуациях на объектах дорожного хозяйства.

11. Модуль «Мероприятия по ликвидации чрезвычайных ситуаций на объектах дорожного хозяйства», основной функцией которого является сбор и обобщение информации о мероприятиях по ликвидации чрезвычайных ситуаций на объектах дорожного хозяйства.

12. Модуль «Электронный реестр инновационных технических средств, технологий и оборудования в области ликвидации последствий ДТП» выполняет следующие функции:

сбор и хранение информации о существующих и разрабатываемых технических средствах, технологиях и оборудовании в области ликвидации последствий ДТП, используемых в МЧС России;

поиск по информационному содержанию.

13. Модуль «Электронный реестр информационно-коммуникационных технологий и специального программного обеспечения в области ликвидации последствий ДТП» выполняет следующие функции:

сбор и хранение информации об эксплуатируемых информационных системах, информационно-телекоммуникационных технологиях и специальном программном обеспечении в области ликвидации последствий ДТП;

поиск по информационному содержанию.

На программные продукты ФГИС ИАС-ДТП получены свидетельства о государственной регистрации программ для ЭВМ и баз данных в Федеральной службе по интеллектуальной собственности. На сегодняшний день в системе МЧС России данной системе аналогов нет.

9. ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ И ПРОПАГАНДИСТСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЧС РОССИИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Образовательная и пропагандистская деятельность МЧС России в области безопасности дорожного движения направлена на профилактику ДТП и снижение тяжести их последствий.

Согласно Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы (далее – Стратегия) пешеходы являются наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения. В общей сложности на них приходится более 70% всех происшествий и пострадавших в них.

Особую тревогу вызывает рост показателей детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ) в общей структуре аварийности. Три четверти ДТП с участием детей произошло из-за нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств. На детей-пассажиров приходится две трети погибших и почти половина раненых в ДТП несовершеннолетних, на детей-пешеходов – треть погибших и около 40 процентов раненых. Причем в последние годы наметилась тенденция к росту как абсолютных значений пострадавших пассажиров в возрасте до 16 лет, так и их удельного веса. В этой связи в процессе реализации Стратегии должно внимание уделено несовершеннолетним, участвующим в дорожном движении, как в качестве пешеходов, так и в качестве пассажиров, а также водителей.

Несмотря на положительные тенденции, дорожно-транспортный травматизм остается одной из острых социально-экономических и демографических проблем в России, требующих активизации усилий государства, бизнес-сообщества и граждан в воздействии на ключевые факторы аварийности, оказывающие влияние на гибель людей в ДТП. Недостаток внимания к этой проблеме может привести к росту основных показателей аварийности уже в ближайшие годы (Рисунок 53).



Рисунок 53 – Открытые уроки с учащимися

МЧС России ведется большая работа в области профилактики ДДТТ, проводятся следующие мероприятия: открытые уроки и мастер-классы, дни открытых дверей в организациях и учреждениях, флэш-мобы.

Целями таких мероприятий являются:

обеспечение безопасности жизни и здоровья учащихся путем создания условий для реализации межведомственного и междисциплинарного подходов к формированию и укреплению навыков безопасного поведения на улицах и дорогах учащихся общеобразовательных учреждений;

формирование в сознании каждого школьника понятия о безопасном поведении на улицах и дорогах с целью сохранения жизни и здоровья;

разработка и внедрение оригинальных учебных программ в области безопасного поведения на улицах и дорогах для школьников и педагогов, направленных на формирование жизненно необходимых навыков для принятия правильных решений относительно безопасности жизнедеятельности;

создание благоприятных условий для вовлечения родителей в политику образовательного учреждения по профилактике ДДТТ;

создание благоприятных условий для формирования у обучающихся потребностей и навыков безопасного поведения на улицах и дорогах;

разработка технологий, методических рекомендаций, инструкций по их использованию в области безопасного поведения учащихся на улицах и дорогах, формирования транспортной культуры школьников.

Пропаганда деятельности МЧС России в области безопасности дорожного движения и развития системы спасения пострадавших в ДТП обеспечивается в рамках коммуникативных мероприятий различного уровня: конференциях, форумах, выставках, конгрессах.

На выставочных экспозициях демонстрируются наиболее успешные применяемые разработки в области обеспечения безопасности, современные достижения в области развития системы спасения пострадавших в ДТП, в том числе: научно-методическая литература, видеоматериалы, новейшие образцы оборудования и технические средства для обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры (Рисунок 54).



Рисунок 54 – Участие в коммуникативных мероприятиях

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Федеральный Закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://base.garant.ru/70467076/> (Дата обращения: 30.03.2020).
2. Федеральный Закон от 21.11.2011 № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121895/ (Дата обращения: 06.04.2020).
3. ГОСТ 17389-72 Насосы. Термины и определения.
4. ГОСТ 17752-81 (СТ СЭВ 2455-80) Гидропривод объемный и пневмопривод. Термины и определения.
5. ГОСТ Р 53247-2009 Техника пожарная. Пожарные автомобили. Классификация, типы и обозначения.
6. ГОСТ Р 50982-2009 Техника пожарная. Инструмент для проведения специальных работ на пожарах. Общие технические требования. Методы испытаний.
7. ГОСТ Р 22.9.24-2014 Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Машины аварийно-спасательные. Классификация. Общие технические требования.
8. ГОСТ Р 22.9.18-2014 Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Инструмент аварийно-спасательный гидравлический. Общие технические требования.
9. Анализ функционирования системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях в части МЧС России 2019 году/ МЧС России. – М.: ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2020.
10. Дежурный Л.И., Шойгу Ю.С. и др. Первая помощь: учебное пособие для лиц, обязанных и (или) имеющих право оказывать первую помощь. / Минздрав России. – М., 2018.
11. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2018 г.
12. Информационно-аналитический бюллетень об организации деятельности территориальных органов МЧС России в области реагирования пожарно-спасательных подразделений на дорожно-транспортные происшествия в субъектах Российской Федерации в 2015 году/ МЧС России. – М.: ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2016.
13. Информационно-аналитический бюллетень об организации деятельности территориальных органов МЧС России в области реагирования пожарно-спасательных подразделений на дорожно-транспортные происшествия в субъек-

ектах Российской Федерации в 2016 году/ МЧС России. – М.: ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2017.

14. Информационно-аналитический бюллетень об организации деятельности территориальных органов МЧС России в области реагирования пожарно-спасательных подразделений на дорожно-транспортные происшествия в субъектах Российской Федерации в 2017 году/ МЧС России. – М.: ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2018.

15. Информационно-аналитический бюллетень об организации деятельности территориальных органов МЧС России в области реагирования пожарно-спасательных подразделений на дорожно-транспортные происшествия в субъектах Российской Федерации в 2018 году/ МЧС России. – М.: ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2019.

16. Информационно-аналитический сборник по реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» в 2013-2020 годах /МЧС России. – М.: ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), Москва, 2020.

17. Колеганов С.В., Поздняков Н.А., Иванов В.С. и др. Проведение спасательных работ при дорожно-транспортных происшествиях М.: ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ) МЧС России, 2019 – 330 с., илл.

18. Методические рекомендации по организации и проведению тактико-специальных учений по реагированию пожарно-спасательных подразделений на дорожно-транспортные происшествия/ МЧС России. – М. : ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2010.

19. Методическое пособие для подготовки спасателей на учебно-тренировочных комплексах МЧС России/ ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), Москва, 2007.

20. Основные направления совершенствования деятельности МЧС России в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий на современном этапе: научно-методический труд/ МЧС России. – М. : ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2015. – 220 с.

21. Основы системы спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях: информационно-аналитический сборник / МЧС России. – М. : ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2013. – 357 с.

22. Электронный ресурс <http://www.consultant.ru/>.

23. Электронный ресурс <http://stat.gibdd.ru/>.

24. Электронный ресурс <http://fcp-pbdd.ru/>.

25. Электронный ресурс <http://abdtp.ru/>.

**ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ
В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ:
СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

монография