

Организация взаимодействия между структурами органов власти при оказании помощи пострадавшим в ДТП и ликвидации их последствий **Калмыкова О. М.¹, Мартиросян А. С.²**

¹Калмыкова Ольга Михайловна / Kalmykova Olga Mihajlovna – кандидат философских наук, доцент;

²Мартиросян Анна Самвеловна / Martirosyan Anna Samvelovna – магистрант,

кафедра техники и технологии автомобильного транспорта,

Институт сферы обслуживания и предпринимательства,

Донской государственный технический университет (ДГТУ) (филиал), г. Шахты

Аннотация: в статье представлен анализ ответственности органов власти по показателю «Число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях». Предложена организация взаимодействия между структурами органов власти при оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и ликвидации их последствий.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия.

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения и сокращения дорожно-транспортного травматизма являются актуальными, так как ежегодно в мире в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) погибает около 1,25 миллиона человек [1].

В РФ разработана федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», которая состоит из 2-х этапов [2]. Основной целью 1-го этапа программы является качественное и своевременное оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП. Для достижения цели необходима организация взаимодействия между структурами органов власти при оказании помощи пострадавшим в ДТП и ликвидации их последствий. В РФ были определены зоны обслуживания (ответственности) аварийно-спасательными формированиями (АСФ), которые участвуют в спасении пострадавших в ДТП.

АСФ в своей деятельности руководствуются нормативной правовой документацией в соответствии с территориально-административным делением РФ по согласованию с соответствующей комиссией по чрезвычайным ситуациям и отражаются в планах действий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций федеральных и региональных органов управления по делам ГОЧС, комиссий по ЧС субъектов РФ и местных административно-территориальных образований.

На основе статистических данных по количеству и масштабам ДТП, а также возможностей АСФ определяются размеры зон обслуживания таким образом, чтобы они перекрывались.

Работа АСФ заключается в следующем. Руководителю ликвидации последствий ДТП подчиняются все подразделения, прибывшие к месту ДТП. Он несет ответственность за организацию работ, безопасность личного состава, сохранность аварийно-спасательной техники. Руководителем может быть начальник одного из подразделений сил спасения или сотрудник ГИБДД.

По прибытии к месту ДТП руководитель передает информацию на центральный узел связи (ЦУС) города (зоны) или пункт связи подразделения (ПСП), где произошло происшествие, и периодически сообщает о принятых решениях и об обстановке на месте ДТП.

В обязанности руководителя входит организация взаимодействия со службами, привлекаемыми для ликвидации последствий ДТП. Основным средством управления ведением аварийно-спасательных работ (АСР) при ликвидации последствий ДТП является связь, которая устанавливается с органами управления ГИБДД, Минздрава России, МЧС России и других ведомств и со спасателями на месте проведения АСР.

Взаимодействие организуется с целью повышения оперативности и эффективности реагирования на чрезвычайные ситуации (рисунок 1).

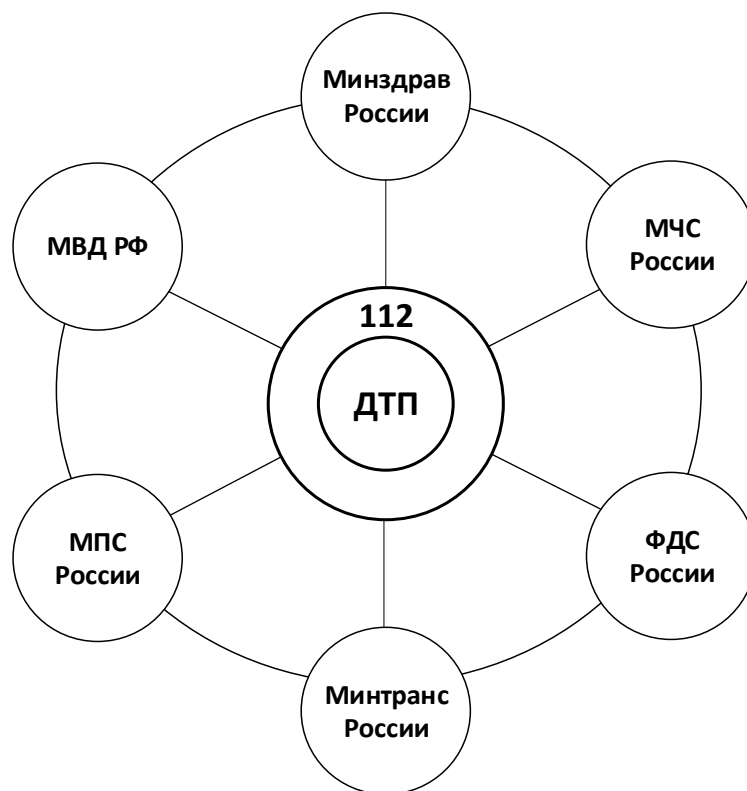


Рис. 1. Взаимодействие органов исполнительной власти

Министерство Внутренних Дел РФ, территориальные органы внутренних дел, ГИБДД привлекают дежурные силы и средства, находящихся в их ведении, для выполнения АСР, пожаротушения и других мероприятий в зоне ДТП. На месте ДТП ограничивают или запрещают движение, направляют транспортные средства в объезд зоны ДТП. Сотрудники обязаны принять меры и оповестить участников движения об опасности, вызванной ДТП.

Минздравом России, территориальными и местными органами здравоохранения привлекаются дежурные силы и средства (в том числе Службы медицины катастроф) для деблокирования пострадавших из поврежденных транспортных средств и организовывается эвакуация пострадавших в лечебные учреждения с целью оказания специализированной медицинской помощи.

Минтрансом России, территориальными и местными органами управления автотранспортом осуществляется обеспечение перевозки сил, средств и материальных ресурсов, необходимых для спасения пострадавших в ДТП и осуществления эвакуационных мероприятий.

Федеральная Дорожная Служба России, федеральные дирекции или территориальные органы дорожной службы обязаны обеспечить беспрепятственное и безопасное движение по автомобильным дорогам общего пользования в зоне ДТП.

Министерство Путей Сообщений России, его территориальные и местные органы участвуют в спасении пострадавших в ДТП, связанных с объектами железнодорожного транспорта и восстанавливают движения автотранспорта и железнодорожного транспорта.

Министерством Чрезвычайных Ситуаций России, региональными, территориальными и местными органами управления по делам ГОЧС осуществляется проведение АСР при ДТП поисково-спасательными службами и другими силами и средствами МЧС России.

Комиссия по чрезвычайным ситуациям органов исполнительной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления, комиссия по ЧС объектов назначает руководителя работами по спасению пострадавших в ДТП, контролирует и оценивает результаты деятельности.

На качество оказания медицинской помощи пострадавшим влияет своевременность сообщения о факте совершения ДТП. В РФ функционирует система экстренного реагирования при авариях – Государственная автоматизированная информационная система (АИС) «ЭРА-ГЛОНАСС» [3]. АИС «ЭРА-ГЛОНАСС» используется для предоставления размещенной в системе и обработанной информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации, о принятых мерах экстренного реагирования, об их своевременности и эффективности государственным органам, органам местного самоуправления, должностным лицам, юридическим лицам, физическим лицам, а также для решения иных задач в области получения,

обработки, хранения и передачи информации, не связанной с дорожно-транспортными и иными происшествиями на автомобильных дорогах в Российской Федерации, в том числе в коммерческих целях.

В настоящий момент оснащение выпускаемых в обращение на территории Российской Федерации транспортных средств категорий «М» и «N» устройствами вызова экстренных оперативных служб осуществляется производителями транспортных средств в соответствии с требованиями технического регламента Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств в сроки, установленные этим техническим регламентом. Транспортные средства, ранее выпущенные в обращение на территории Российской Федерации без устройств вызова экстренных оперативных служб, в соответствии с законодательством Российской Федерации о техническом регулировании, могут оснащаться такими устройствами по инициативе собственников транспортных средств.

Использование устройств вызова экстренных оперативных служб помогут быстро оказать своевременную и качественную медицинскую помощь пострадавшим в ДТП и снизить тяжесть последствий ДТП.

Своевременное сообщение о случившемся ДТП через систему экстренного реагирования и устройств вызова экстренных оперативных служб, а также грамотное взаимодействие органов исполнительной власти при оказании помощи пострадавшим в ДТП, позволили уменьшить число лиц, погибших в ДТП, в том числе и детей [4-10].

Учитывая вышесказанное, можно сделать вывод о том, что мероприятия, запланированные для реализации 1-го этапа программы, выполнены успешно.

Для реализации 2-го этапа программы запланированы мероприятия, направленные на развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий. Программа предусматривает выполнение следующих мероприятий:

- строительство в местах повышенной аварийности в городах и населенных пунктах быстровозводимых конструкций надземных пешеходных переходов (не менее 300);
- строительство, реконструкция и техническое перевооружение пересечений автомобильных дорог общего пользования федерального значения в целях увеличения пропускной способности и совершенствования организации дорожного движения (не менее 81 пересечения);
- строительство, реконструкция и техническое перевооружение (оборудование средствами искусственного освещения) мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на участках автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территориям населенных пунктов (не менее 144 мест);
- оснащение участков улично-дорожной сети городов и населенных пунктов пешеходными ограждениями, в том числе в зоне пешеходных переходов (не менее 809 км);
- модернизация нерегулируемых пешеходных переходов, в том числе прилегающих непосредственно к дошкольным образовательным организациям, общеобразовательным организациям и организациям дополнительного образования.

К 2020 году планируется снизить показатель «Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях» до 19 925 человек и индикаторы «Число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях» до 673 человек, «Социальный риск» до 13,9 и «Транспортный риск» до 3,9.

Литература

1. Доклад Всемирной Организации Здравоохранения: О состоянии безопасности дорожного движения в мире [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transspot.ru/2013/10/23/bezopasnost-dorozhno-go-dvizheniya-v-mire-po-versii-vsemirnoj-organizacii-zdravooxraneniya/>.
2. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 N 864 (ред. от 25.05.2016) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах».
3. Федеральный закон от 28.12.2013 N 395-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2016).
4. *Калмыков Б. Ю.* Расчет прогнозируемого момента сопротивления сечения для материала кузова автобуса с учетом коррозионного изнашивания его элементов / Калмыков Б. Ю., Овчинников Н. А., Гармидер А. С., Калмыкова Ю. Б. // Вестник науки и образования. 2015. № 9 (11). С. 18-20.
5. *Калмыков Б. Ю.* Энергетический этап метода определения остаточного ресурса безопасной эксплуатации кузова автобуса / Калмыков Б. Ю., Овчинников Н. А., Гармидер А. С., Калмыкова Ю. Б. // International scientific review. 2015. № 8. С. г.
6. *Калмыков Б. Ю.* Способ определения высоты опрокидывания автобуса для оценки прочности конструкции его кузова по Правилам ЕЭК ООН № 66 / Калмыков Б. Ю., Высоцкий И. Ю., Овчинников Н. А., Бочаров С. В. // Инженерный вестник Дона. 2012. № 3 (21). С. 10-17.

7. *Калмыкова О. М.* Проблемы обеспечения безопасного передвижения маршрутных транспортных средств по установленному маршруту / Калмыкова О. М., Калмыков Б. Ю., Копылов С. В. // Наука, техника и образование. 2016. № 6 (24). С. 41-42.
8. *Калмыков Б. Ю., Овчинников Н. А.* Нормативное обеспечение оценки технического состояния автобусов в эксплуатации // Автотранспортное предприятие. 2010. № 2. С. 19-23.
9. *Калмыков Б. Ю.* Расчет деформации стоек кузова с учетом коррозионного изнашивания на примере автобуса ЛИАЗ-5256 / Калмыков Б. Ю., Овчинников Н. А., Гармидер А.С., Калмыкова Ю.Б. // European research. 2015. № 9 (10). С. 10-13.
10. *Прокопов А. Ю., Калмыков Б. Ю.* Метод распределения потенциальной энергии по несущим элементам кузова автобуса при его опрокидывании // Научное обозрение. 2014. № 11-3. С. 709-712.
- 11.