

УДК 342.7

***К НЕКОТОРЫМ АСПЕКТАМ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТ ПО ЭВАКУАЦИИ
ПОСТРАДАВШИХ В ДТП С ПОМОЩЬЮ ВЕРТОЛЕТОВ***

Назаров С.В.

к.ю.н.,

Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации,

Москва, Россия

Аннотация: В статье рассмотрены некоторые вопросы нормативного правового регулирования организации работ по эвакуации пострадавших в ДТП с помощью вертолетов.

Ключевые слова: авиационные работы, эвакуация пострадавших, Госавтоинспекция.

***SOME ASPECTS OF LEGAL REGULATION OF ORGANIZATION OF WORKS
FOR EVACUATION OF VICTIMS IN ROAD ACCIDENT WITH THE HELP OF
HELICOPTERS***

Nazarov S.V.

PhD in law

Federal state institution «Scientific center of road safety» of the Ministry of internal Affairs of the Russian Federation»,

Moscow, Russia.

Abstract:

The article deals with some issues of normative legal regulation of the organization of work on the evacuation of victims of accidents by helicopter.

Keywords: aviation work, evacuation of victims, state traffic Inspectorate.

Эксплуатация авиационной техники в органах внутренних дел имеет многолетнюю историю. Опыт работы по применению средств авиации является положительным.

Использование воздушного пространства требует длительного согласования с рядом служб и ведомств, что само по себе лишает авиацию одного из таких ключевых преимуществ, как оперативность при выполнении задач по эвакуации пострадавших после ДТП.

Общая протяженность дорог в Российской Федерации составляет по данным Росстата свыше полутора миллиона километров. На грунтовые трассы межмуниципального, регионального и федерального значения приходится около 7,3 %, а 28,2 % сельских населенных пунктов в стране вовсе не имеют дорог с твердым покрытием, соединяющих их с основной сетью.

Таким образом, в ряде регионов нашей страны (Краснодарский край, Северо-Кавказский регион, Ямало-Ненецкий АО, Приморский край и т.д.) применение авиационной техники наиболее целесообразно по причине большой протяженности дорог, труднодоступности, сокращения численности подразделений Госавтоинспекции (ликвидации стационарных постов ДПС), недостаточного количества средств автоматизированного контроля за участниками дорожного движения, что в свою очередь приводит к повышению дорожно-транспортного травматизма и смертности при ДТП, в результате таких грубых нарушений, как выезд на полосу, предназначенную для движения встречных транспортных средств, превышение установленного скоростного режима, несанкционированное пересечение ледовых переправ (в осенне-весенний период).

Однако содержание пилотируемой авиации (вертолетов и (или) самолётов) накладывает на бюджет регионов серьезную финансово-административную нагрузку.

В 2014 году в целях «снижения количества погибших в ДТП людей, сокращения времени доставки пострадавших с мест ДТП в медицинские

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

организации, повышения эффективности оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП» и во исполнение пункта 4 Протокола совещания у Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шувалова от 25 марта 2014 г. N ИШ-П9-38пр предлагалось разработать и утвердить единый Регламент, определяющий порядок взаимодействия МВД России, Минздрава России, МЧС России, их территориальных органов, а также иных заинтересованных организаций и ведомств по использованию вертолетного парка для эвакуации пострадавших с мест дорожно-транспортных происшествий и их доставки до медицинских организаций [1].

В связи с передачей в 2016 году авиаотрядов МВД России в Федеральную службу войск национальной гвардии Российской Федерации у сотрудников Госавтоинспекции возникли определенные сложности при привлечении средств авиации для организации эвакуации пострадавших с мест ДТП.

В 2017 году Постановлением Российской Федерации утверждены программа «Развитие здравоохранения» и Правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета. [2].

Этим постановлением дано определение авиационных работ и определены критерии отбора субъекта Российской Федерации для предоставления субсидии.

Обратимся к зарубежному опыту обоснования направления вертолетов к местам ДТП.

Выработаны следующие критерии применения вертолетов:

- прибытие автомашин «скорой медицинской помощи» к месту происшествия более чем на 10 мин позже, чем вертолет;
- время извлечения пострадавшего из поврежденного в ДТП транспортного средства более 20 мин;
- ближайшее к месту происшествия лечебное учреждение закрыто для приема пациентов с травмой;
- наличие препятствий для подъезда автомобиля к месту происшествия.

Существуют и медицинские показания, когда в США рекомендуется транспортировка пострадавшего по воздуху:

- тяжелая сочетанная травма (с признаками шока);
- проникающие раны шеи, грудной клетки, живота;
- ожоги более 20 % поверхности тела;
- ампутация с возможностью восстановления целостности конечности;
- переломы ребер с патологической подвижностью грудной клетки;
- открытая ЧМТ и ЧМТ с подозрением на сдавление головного мозга;
- открытые переломы таза;
- переломы 2 и более длинных трубчатых костей [3].

В соответствии с Отчетом корпорации RAND «Дорога к нулю: достижение нулевой смертности на дорогах к 2050 году» к 2050 году планируется повысить эффективность аварийно-спасательных служб с помощью автоматической связи автомобиля со службами спасения, по которой будет передаваться информация о типе автомобиля и характере аварии. Кроме того, транспортное средство автоматически сможет предоставить оператору службы спасения медицинскую информацию, заранее загруженную в информационную систему (группа крови, аллергические реакции и хронические заболевания). При этом на место ДТП автоматически будут направлены беспилотные летательные аппараты (далее – БПЛА), которые произведут видеосъемку места происшествия в онлайн режиме. В планах доставка с помощью БПЛА необходимого медицинского оборудования [4].

В 2017 году в рамках приоритетного проекта «Обеспечение своевременного оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных регионах Российской Федерации» Счетной палатой была проведена проверка и выявлены следующие недостатки:

- в действующем законодательстве отсутствует понятие «авиационная услуга»;
- не определен статус пациента и медицинского работника на борту

вертолета. Из-за этого на них не распространяются нормы по страхованию ответственности перевозчика за причинение вреда их жизни и здоровью. Такое страхование предусмотрено только в рамках добровольного;

– отсутствует нормативная база по расчету стоимости летного часа и часа дежурства вертолета, оснащенного медицинским модулем.

Правительство Российской Федерации своим Распоряжением от 28.07.2018 г. № 1574-р определило акционерное общество «Национальная служба санитарной авиации» единственным исполнителем авиационных работ и этим же Распоряжением утверждена Методика расчета цены контракта на выполнение авиационных.

Обратимся к опыту организации эвакуации пострадавших в городе Москва.

Правительством г. Москва 4 июня 2019 г. № 626-ПП принято Постановление «О внесении изменения в Постановление Правительства Москвы от 4 октября 2011 г. № 461-ПП», в котором проведен анализ организации оказания медицинской помощи в г. Москве [5]:

– диспетчерский пульт для сортировки вызовов и контроля за работой бригад постов скорой медицинской помощи;

– бригады скорой помощи оснащены средствами радиосвязи и спутниковой навигации;

– вызовы поступают от оперативного отдела Станции скорой и неотложной медицинской помощи им. А.С. Пучкова, сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации или от граждан.

– на территории Троицкого и Новомосковского административных округов города Москвы оборудованы 24 площадки для приема вертолета.

Таким образом, существующая система организации прибытия на места ДТП и оказание первой помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, требует дальнейшего совершенствования с целью повышения ее эффективности.

Разобщенность служб, участвующих в оказании помощи пострадавшим и ликвидации последствий ДТП, отсутствие четкого механизма взаимодействия отрицательно сказываются на эффективности проводимых мероприятий.

На основании изложенного сформулируем следующие выводы:

– для организации взаимодействия и обмена информацией между «Национальной службой санитарной авиации» и подразделениями Госавтоинспекции в структуре МВД России необходимо создать авиационную группу;

– создание авиационной группы в структуре МВД России потребует разработки положения о подразделении и порядка применения авиационной техники в подразделениях МВД России.

Библиографический список:

1. Проект совместного приказа МВД России, МЧС России, Минздрав России «Об утверждении регламента взаимодействия министерства внутренних дел российской федерации, министерства здравоохранения российской федерации, министерства российской федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий по использованию вертолетного парка для эвакуации пострадавших с мест дорожно-транспортных происшествий и их доставки до медицинских организаций» [Электронный ресурс]. – СПС КонсультантПлюс (дата обращения 10.12.2020).

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2017 года № 1640 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие здравоохранения» // СПС КонсультантПлюс (дата обращения 10.12.2020).

3. Эвакуация вертолетами пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. Н.В. Третьяков, проф. М.М. Авхименко, к.м.н Первый Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

Московский государственный университет им. И.М. Сеченова. Медицинская сестра. № 5. 2013 С. 39 – 43.

4. Отчет корпорации RAND «Дорога к нулю: достижение нулевой смертности на дорогах к 2050 году» [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL.: <https://www.org.org> (дата обращения 10.12.2020).

5. Постановление «О внесении изменения в Постановление Правительства Москвы от 4 октября 2011 г. № 461-ПП» [Электронный ресурс]. – СПС КонсультантПлюс (дата обращения 10.12.2020).

Оригинальность 75%