

УДК 614.8.084

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ МЕДИЦИНСКИХ И ИНЫХ РАБОТНИКОВ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ НА МЕСТЕ ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

А.С. Катаев^{1,2}, А.С. Суворов¹, А.В. Белавин³¹ ФГБОУ ВО «РОСБИОТЕХ», Москва² ФГБУ «Национальный медико-хирургический Центр им. Н.И. Пирогова», Москва³ Международный юридический институт, Москва

Адрес для переписки:

Александр Сергеевич Суворов, PuhSuvorov@yandex.ru

Ключевые слова: чрезвычайное происшествие, видеозапись, осмотр места происшествия, графический метод фиксации, поиск и спасение.



Авторы заявляют об отсутствии финансирования при проведении исследования.



Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования:

Катаев А.С., Суворов А.С., Белавин А.В. Некоторые вопросы организации безопасности медицинских и иных работников при исполнении служебных обязанностей на месте чрезвычайного происшествия на железнодорожном транспорте. Вестник Медицинского института непрерывного образования. – 2023. – Т. 3. – № 1. – С. 76-78. – DOI 10.36107/2782-1714_2023-3-1-76-78.

Аннотация

В статье исследуется вопрос потенциальной опасности для жизни и здоровья всех участников ликвидации ЧП на железнодорожном транспорте, а также предлагается алгоритм совместных действий работы.

SOME SAFETY ORGANIZING ISSUES OF MEDICAL AND OTHER WORKERS WHILE PERFORMING EMPLOYMENT DUTIES AT THE SCENE OF A RAILWAY EMERGENCY

A.S. Kataev^{1,2}, A.S. Suvorov¹, A.V. Belavin³¹ Russian Biotechnological University (ROSBIOTECH), Moscow, Russia² National Medical and Surgical Center named after N.I. Pirogov, Moscow, Russia³ International Law Institute, Moscow, Russia

For correspondence:

Aleksandr Sergeyevich Suvorov, PuhSuvorov@yandex.ru

Key words: emergency, video recording, inspection of the scene, graphic fixation method, search and rescue.



The authors received no financial support for the research.



The authors declare that there is no apparent or potential conflict of interest related to the publication of this article.

For citation:

Kataev A.S., Suvorov A.S., Belavin A.V. Some safety organizing issues of medical and other workers while performing employment duties at the scene of a railway emergency. Bulletin of the Medical Institute of Continuing Education. – 2023. – Т. 3. – № 1. – С. 76-78. – DOI 10.36107/2782-1714_2023-3-1-76-78.

Summary

The article examines the issue of a potential danger to the life and health of all participants of the emergency liquidation in railway transport, and also suggests an algorithm for cooperative actions.

Актуальность

Постоянное развитие железнодорожного транспорта (ЖТ) в Российской Федерации неизбежно привело к созданию сформированной системы предпосылок повышения его аварийности. В основе данной системы лежат закономерности в виде причин и условий повышения аварийности, что, по нашему мнению, приводит к созданию условий для наступления гарантируемой чрезвычайной ситуации техногенного характера. Проведенное нами исследование аварийности на железнодорожном транспорте за последние 5 лет дает возможность утверждать, что наблюдаются устойчивые закономерности в наступлении аварийных ситуаций в условиях эксплуатации подвижного железнодорожного состава, организации движения и эксплуатации станционного хозяйства и дистанций пути. Проведенный нами анализ причинно-следственных связей и статистики аварийности показывает, что закономерно в течение календарного года ЧП на железных дорогах в среднем может возникать от 1 до 2 случаев аварий или катастроф.

Еще раз отметим, что расследования уголовных дел показывают, что сформированное железнодорожное происшествие, связанное с нарушениями правил его эксплуатации, само по себе постоянно развивается и создает дополнительные факторы риска. Данное развитие аварийной ситуации кратковременно или на определенном промежутке времени может перевести аварийную ситуацию в чрезвычайное происшествие. Чрезвычайное происшествие (ЧП) на ЖТ постоянно развивается и может привести к необратимым последствиям. Данные последствия могут быть выражены в виде массовой гибели сотрудников транспортной системы, пассажиров железнодорожного транспорта и иных лиц (лица, случайно оказавшиеся в зоне ЧП).

В условиях того, что железнодорожный транспорт Российской Федерации — динамичная система с четко выстроенными временными рамками работы, всегда существует проблема времени восстановления эксплуатации ЖТ. Российские железные дороги в случае наступления критической ситуации вынуждены сокращать сроки работы всех аварийно-спасательных и вспомогательных служб [1].

В условиях развивающегося ЧП на ЖТ от медицинских сил и аварийно-спасательных служб, а также правоохранительных органов (Росгвардия, СК РФ, МВД РФ) требуется сокращение времени всех видов работ при условии локализации последствий события.

Вместе с тем отметим, оказание медицинской помощи пострадавшим в условиях проведения аварийно-спасательных работ является приоритетным направлением. Вместе с тем документирование события лежит в основе привлечения виновных ко всем видам ответственности и также является важным мероприятием. Такая ситуация ведет к сложной системе отношений всех служб на месте ЧП и приводит к увеличению времени на устранение последствий про-

изошедшего события. В этом и кроется существенное противоречие между максимально качественными действиями по оказанию медицинской помощи и организации аварийно-спасательных работ, а также действиями следственно-оперативной группы правоохранительных органов [2]. Отметим, что алгоритм работы остается неизменным: 1) спасение и оказание медицинской помощи пострадавшим; 2) осмотр места происшествия.

Система различных сложных устройств железнодорожного транспорта позволяет говорить о наличии возможной опасности в их эксплуатации для жизни и здоровья всех участников ликвидации ЧП, в том числе и в процессе проведения осмотра места происшествия. Потенциальная опасность на месте происшествия зачастую выражена в виде системы реально возникших угроз или возможности их возникновения при определенных условиях (причинах).

По нашему мнению, подобными вероятностными условиями на месте ЧП ЖТ могут быть:

- 1) элементы железнодорожного транспортного средства, имеющие неустойчивое положение;
- 2) подвижной железнодорожный состав при движении по соседним путям, в том числе, если в нем есть потенциально опасные перевозимые вещества;
- 3) движущиеся элементы дистанции пути (например, железнодорожные стрелки);
- 4) отдельные железнодорожные транспортные средства (обеспечивающие работу механизмы).

Отметим, что на первоначальном этапе осмотр места ЧП на ЖТ следственно-оперативной группой остается основным следственным действием по документированию события и дальнейшему обеспечению привлечения виновных к ответственности.

Отметим, что сейчас в практике проведения осмотров ЧП ЖТ, а также в научной литературе в области расследования транспортных происшествий [3] нет единой позиции о совместных действиях всех вышеперечисленных служб в условиях документирования произошедшего события. Кроме того, не принята попытка создания качественной системы организации совместной работы всех служб на месте ЧП в целях именно минимизации времени при фиксации проводимых работ. В том числе при организации фиксации всего хода работ перечисленными участниками на фото- и видеотехнику.

Данная фиксация необходима для решения следующих задач на месте ЧП:

1. Организация совместной работы и построение временного алгоритма действий. Реализация данной задачи возможна за счет создания единого мультимедийного контента, организованного в оперативном штабе. Для реализации данной работы необходимо использовать систему экшен или носимых камер, связанных со штабом, а также не менее 3 квадрокоптеров.

Видеоизображение должно транслироваться в реальном времени и давать возможность всем службам принимать взвешенное общее решение на основе заслушивания докладов. Данное решение должно выстраиваться по схеме: спасение, оказание медицинской помощи, проведение осмотра места происшествия.

2. Разбор обстановки и подведение итогов о работе всех служб на месте ЧП в оперативном штабе. Данная работа позволит наладить положительные связи между министерствами и ведомствами и создать практический алгоритм действий в дальнейшем.
3. Обеспечить надлежащий сбор доказательственной информации для реализации материалов уголовного дела.

Работу по сосредоточению информации о безопасной работе следует возложить на специализированную группу информационного обеспечения (документирования), в которую должны входить медики, спасатели и специалист следственно-оперативной группы.

Алгоритм проводимых работ должен состоять из следующих действий:

1. Создается схематичный набросок элементов обстановки и основных мест сосредоточения сил и средств ЧП на рабочем планшете с выводением информации на общий монитор в оперативном штабе. Далее производится фотофиксация и видеозапись с помощью квадрокоптера всего места происшествия (высота работы устройства до 50 метров).
2. Производится облет квадрокоптером слева направо от хвоста транспортного средства, и изготавливается круговая панорама (расстояние 50 метров, высота полета 20 метров). На схематическом наброске обстановки делаются топографические пометки линии облета квадрокоптера.
3. Производится облет квадрокоптером вдоль железнодорожного состава от хвоста транспорта, и изготавливается линейная панорама (расстояние 20 метров, высота полета 20 метров). В дальнейшем на плане или схеме фиксируются точки начала и окончания движения квадрокоптера. Фиксируются места работы медиков и спасателей.
4. Производится пролет от хвоста транспортного средства для фиксации крыш вагонов и тепловозов, которые перемещаются ремонтными и аварийными службами (высота полета 10 метров). Фиксируются места эвакуации пострадавших в лечебные учреждения. При этом изготавливается линейная панорама.

5. Производится подлет квадрокоптера к отдельным участкам железнодорожного полотна или к железнодорожному составу для фиксации основных узлов происшествия (высота от 3 до 5 метров).
6. Составляется схема или план расположения объектов до ведения ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий с указанием точек производства фотосъемки. В приложении должно быть четко зафиксировано, что данный документ заполнялся в момент ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий. В данном документе должны найти отражение данные о количестве пострадавших, степени тяжести их состояния.
7. Составляется протокол осмотра места ЧП на железнодорожном транспорте.

Заключение

Таким образом, знание особенностей места ЧП на железнодорожном транспорте позволит более безопасно осуществлять работу медицинских, аварийно-спасательных служб и следственно-оперативной группы правоохранительных органов. Вместе с тем умелое использование предложенной системы действий по фиксации обстановки события ЧП на ЖД с начала организации аварийно-спасательных работ и оказания медицинской помощи позволит качественно произвести документирование действий и результатов работы всех заинтересованных служб.

Список литературы

1. Инновационные аспекты и тенденции тактики производства осмотров с использованием беспилотных авиационных средств. Современный ученый. 2019. № 6. С. 269–279;
2. Ильин Н.Н. Применение видеозвукозаписи в ходе осмотра места происшествия и ее роль при назначении транспортно-технической судебной экспертизы. Юридическая наука и правоохранительная практика. 2020. № 1 (51). С. 82–90.;
3. Некоторые вопросы криминалистического исследования места чрезвычайного происшествия на железнодорожном транспорте. Шуваева М.С., Белавин А.В. В книге: криминалистика — наука без границ: традиции и новации. материалы всероссийской научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 2022. С. 362–365.