

Полагаю, что реализация нового подхода будет способствовать более качественной профилактической работе с пенсионерами и поможет снизить количественный показатель пожаров и гибели людей на них.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Комплексная программа развития социального обслуживания на 2011 – 2015 годы [электронный ресурс]: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 29 июля 2010 г., №1126. – Режим доступа: // <http://www.mintrud.gov.by/system/extensions/spaw/uploads/files/kompleksnaya-programma-razvitiya-socialnogo-obsluzhivaniya-na-2011-%E2%80%932015-gody.pdf>. – Дата доступа: 28.01.2020.
2. Государственная программа о социальной защите и содействии занятости населения на 2016–2020 годы [электронный ресурс]: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 30 января 2016 г., №73. – Режим доступа: // <http://www.mintrud.gov.by/system/extensions/spaw/uploads/files/Postanovlenie-soveta-ministrov-1.pdf>. – Дата доступа: 28.01.2020.

УДК 614.8

### ОБЩИЕ ПОДХОДЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ К ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ

*Василевский С.С.*

Макацария Д.Ю., кандидат технических наук, доцент

Могилевский институт Министерства внутренних дел Республики Беларусь

Процесс безопасной перевозки детей начинается с момента посадки пассажиров в транспортное средство и считается оконченным после передачи ребенка взрослым. Водитель автобуса инструктируется о том, что для обеспечения безопасности детей, при отсутствии встречающих, необходимо связаться родителями и дождаться их прибытия. К водителю автобуса, перевозящего детей, предъявляются повышенные требования, которые касаются не только профессионализма, но и физического состояния. Они довольно ответственно подходят к ежедневному контролю физического состояния. Практически отсутствуют факты нарушений прохождения пред рейсового контроля с их стороны. Случаи направления в рейс без прохождения медицинского осмотра единичны [1].

При организации безопасной перевозки детей важно учитывать социальный фактор. У родителей чувство спокойствия за безопасность детей возникает если водитель им знаком и рекомендуется только положительно. Использование автотранспорта для перевозки детей исключает вероятность возникновения таких видов опасности как наезд на пешехода движущегося транспортного средства. Данное направление необходимо активно реализовывать в связи с ростом дорожно-транспортных происшествий с участие пешеходов-школьников.

Еще одной проблемой, связанной с организацией безопасной перевозки детей, является использование детских удерживающих устройств в процессе движения автомобиля. Игнорирование требований данного правила увеличивает тяжесть последствий дорожных аварий, а это третья часть от всех случаев дорожной аварийности с участием детей. В настоящее время реализуется большое количество детских удерживающих устройств различных конструкций и размеров. Законодательством предусмотрено использование автокресел и бустеров для детей в возрасте до 12 лет или рост которых превышает 150 см. Для повзрослевших детей в дальнейшем необходимо использовать фиксацию при помощи штатного ремня безопасности транспортного средства.

Детские кресла в автомобиле должны быть правильно установлены и зафиксированы. При отсутствии механизма отключения передней пассажирской подушки безопасности запрещено использовать на переднем пассажирском месте автокресло, установленное в противоположную сторону от направления движения. Иначе в случае столкновения и срабатывания подушки безопасности автомобильное кресло может наоборот травмировать ребенка. В случае нарушения правил перевозки пассажиров в транспортных средствах для водителя предусмотрена административная ответственность.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Василевский, С.С. Обеспечение безопасности дорожного движения при перевозке детей / С.С. Василевский, Д.Ю. Макацария // Обеспечение безопасности жизнедеятельности: проблемы и перспективы: сб. материалов XII междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых, Минск, 4-5 апреля 2018 г. / Ун-т гражд. защиты; редкол.: И. И. Полевода (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 155–156.

УДК 614.841.33

### ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ КУЛЬТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ

*Гончар А. В.*

Миллер О. В., профессор

Львовский государственный университет безопасности жизнедеятельности

Охрана и сохранение культурного наследия Украины является неотъемлемой частью всеукраинского культурного процесса, ориентированного на формирование исторического сознания и поддержку национальных традиций.

Проведенный анализ пожаров в культовых зданиях и сооружениях показал, что в среднем ежегодно в таких сооружениях возникает около 30 пожаров. В процентном отношении это менее 1% от общего количества пожаров, возникающих в Украине в течение года. Но, даже при таком, якобы небольшом количестве пожаров, материальные, духовные и историко-культурные потери от них для Украины достаточно ощутимы, они резонансный характер для общества. Открытые внутренние объемно-пространственные формы культовых сооружений повышают их пожарную опасность поскольку при возникновении пожара происходит быстрое распространение опасных факторов пожара по всему объему за короткое время. Так, согласно статистическим данным во время пожара в культовом сооружении дым, в среднем за 10 минут, распространяется по всему сооружению, а уже через 22 минуты все здание охватывается огнем.

По результатам анализа статистических данных о пожарах и их последствиях в культовых зданиях и сооружениях было установлено, что наибольшее количество пожаров (около 75%) имеют человеческий фактор и возникают из неосторожного обращения с огнем, нарушение правил пожарной безопасности при эксплуатации электрических установок, печей. Было также установлено, что чаще всего пожары в культовых сооружениях возникают в молитвенных залах, бытовых помещениях для хранения церковного инвентаря и в куполах. Наиболее распространенной причиной возникновения пожара в куполе культового сооружения является попадание разряда молнии.

Одной из особенностей культовых зданий и сооружений является тот факт, что в некоторых из них используется печное отопление. Так, около 20% от их общего количества отапливаются с помощью печей. Печи также используются в деревянных храмах. Такие объекты являются потенциально опасными с точки зрения пожарной безопасности.