

УДК 625.096; 656.081; 006.022

О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛУЖБ АВАРИЙНЫХ КОМИССАРОВ С ПОЗИЦИИ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Шевченко К.А

*Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего
образования «Оренбургский государственный университет»*

Кафедра метрологии, стандартизации и сертификации

Транспортный факультет

Оренбург, Россия

Статья посвящена актуальной на сегодняшний день проблеме образования заторов на улицах крупных городов вследствие многочисленных дорожно-транспортных инцидентов (ДТИ) и происшествий (ДТП), и возможности оперативного устранения последствий таких заторов путем научно обоснованного использования института аварийных комиссаров. При этом, приведён анализ требований ГОСТ Р ИСО 39001 к различию понятий ДТИ и ДТП. Отдельно рассмотрены проблемы нормативного и законодательного регулирования деятельности служб аварийных комиссаров. Проведенный в статье анализ задач, решаемых аварийными комиссарами, позволил обосновать их роль в процессе своевременной ликвидации дорожных заторов, вызванных последствиями ДТИ. Предложен ряд рекомендаций, который, по мнению авторов, будет способствовать увеличению спроса и повышению качества услуг аварийных комиссаров, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: аварийные комиссары, дорожно-транспортный инцидент, "европротокол", безопасность дорожного движения

ABOUT THE ACTIVITY EMERGENCY COMMISSIONER'S SERVICES FROM THE POINT OF THE LEGISLATION

Shevchenko K.A

Federal State Budget Educational Establishment of Higher Education

«Orenburg State University»

Department of Metrology, Standardization and Certification

Department of transport

Orenburg, Russia

The article is devoted to date, the problem of education congestion on the streets of major cities due to numerous traffic accidents (DTI) and accidents (RTA), and the possibility of surgical removal of the effects of congestion through the use of science-based institution of emergency commissioners. At the same time, the given analysis of the requirements of GOST R ISO 39001 to a difference in terms of accidents and DTI. Separately, the problems of the normative and legal regulation of the activities of the emergency services commissioners. The above article analyzes the problems solved by emergency commissioners allowed to justify their role in the timely elimination of traffic congestion caused by the effects of DTI. A number of recommendations, which, according to the authors, will help to increase the supply and improve the quality of emergency commissioners of services aimed at improving road safety.

Key words: emergency commissioners, traffic incident, "europrotocol", road safety.

Работа выполнена под руководством заведующего кафедрой метрологии, стандартизации и сертификации Оренбургского государственного университета – члена-корреспондента РАН, к.т.н., доцента, Воробьева А.Л.

По сведениям ГИБДД, за последние восемь лет количество автотранспорта в России увеличилось почти в полтора раза. Оренбургская область не стала исключением из общероссийской тенденции и на 2016 г. в нашем регионе зарегистрировано свыше 700 тыс. автомототранспортных средств. В самом Оренбурге количество автомобилей также с каждым годом неуклонно увеличивается, что не могло не отразиться на количестве дорожно-транспортных инцидентов (ДТИ) и происшествий (ДТП).

ДТИ – это случай, вызванный нарушением составляющей системы дорожного движения [1] и включает в себя все события, начиная от неправильной парковки, заканчивая гибелью людей. ДТП – случай, являющийся определенным сегментом в структуре ДТИ и вызвавший гибель, ранение или телесное повреждение участников дорожного движения [1], поэтому, на его регистрацию и ликвидацию должны выезжать исключительно сотрудники ГИБДД в отличие от простого инцидента, где его участники могут самостоятельно разобраться в сложившейся ситуации [2].

В условиях медленной модернизации дорожной инфраструктуры, крупные населенные пункты, где сосредоточена большая часть автомототранспортных средств, столкнулась с проблемой резкого увеличения количества именно ДТИ и, как следствие, возникновению дорожных заторов из-за медленного устранения их последствий [3].

В настоящее время объем потенциальных работ для сотрудников ГИБДД велик, поэтому оперативность выполнения их работ очень важна. В виду большого количества ДТИ на дорогах, сотрудники ГИБДД не успевают вовремя и оперативно ликвидировать последствия ДТИ, а уровень бытовой культуры у многих водителей оставляет желать лучшего, поэтому разбирательства на месте аварии могут закончиться и дракой, и причинением вреда личному имуществу. Поэтому все чаще автовладельцы предпочитают вызывать аварийных комиссаров [4].

Аварийный комиссар – юридическое или физическое лицо, к его услугам прибегают страховщики при необходимости защиты своих интересов в случае ДТИ. Аварийные комиссары всегда действуют в соответствии с инструкцией, которая включает в себя осмотр застрахованного имущества, установление характера ущерба, его причины и размер [5].

В сложившейся практике оформления ДТИ, услуги аварийных комиссаров приобретают все большую актуальность [6], поскольку далеко не все водители в состоянии

самостоятельно грамотно оформить результаты произошедшей аварии в силу либо своего незнания всей процедуры и нюансов оформления «европротокола», либо опасаясь автомошенников. В таких условиях аварийный комиссар выступает в роли связующего звена между участниками ДТП, страховых компаний и сотрудниками ГИБДД.

Однако, анализ литературных источников показал, что необходимо оптимизировать деятельность аварийных комиссаров, пересмотреть последовательность их действий, проанализировать процесс оказания услуг, т.к. в случае ДТП освобождать проезжую часть нужно незамедлительно, хотя, например, в работе [7], такого пункта просто нет.

В соответствии с [8] в задачи аварийного комиссара входят:

1. Прибытие на место происшествия и определение необходимости медицинской помощи участникам ДТП или вызова эвакуатора для транспортировки поврежденных транспортных средств (ТС).

2. Ограждение места происшествия специальными средствами для безопасного объезда места инцидента другими участниками дорожного движения и снижения возможных убытков со стороны клиента, а также для сохранения следов ДТП, осыпи стекла, тормозных следов.

3. Определение возможных очевидцев происшествия и фиксация их контактной информации.

4. Опрос каждого из участников ДТП, которые, как правило, после происшествия проявляют агрессию по отношению друг к другу, и аварийный комиссар, как третья сторона, зачастую делает диалог участников ДТП более конструктивными.

5. Проведение осмотра поврежденных ТС, установление и фиксация характера и перечня видимых повреждений деталей и элементов ТС, а также выполнение фото- и видеосъемки места происшествия.

6. Осуществление сбора оперативной информации и сведений обо всех участниках происшествия (наименование страховых компаний, период использования ТС, личные данные водителей и т.д.), проведение фотосъемки документов участников ДТП, что в дальнейшем позволит сократить время для решения вопроса страховой выплаты.

7. Оказание помощи автовладельцам в грамотном и полном написании объяснения, поскольку этот документ наиболее важен, т.к. должен однозначно характеризовать поведение водителя на дороге, дорожную обстановку и обстоятельства происшествия (ГИБДД принимает к сведению эти изложенные обстоятельства при вынесении решения о данном ДТП).

8. Участие в составлении схемы и извещения о ДТП и т.д.

На деле же, работа АК выполняется не в той мере и не в том объеме, как ее анонсируют всевозможные сайты и рекламные проспекты. К тому же, в настоящее время не существует нормативного документа, однозначно устанавливающего последовательность действий при оформлении ДТИ. Количество организованных исключительно в коммерческих целях служб аварийных комиссаров абсолютно не соответствует качеству оказываемых ими услуг.

Как уже было продемонстрировано в [9], одним из главных показателей работы аварийных комиссаров, является время оказания АК услуг по фиксации, оформлению и ликвидации последствий ДТИ. Это время зависит от грамотного построения последовательности действий АК и четкого его соблюдения. Проведенный анализ временных затрат на предоставление услуг аварийными комиссарами в работе [10] показал, что одним из самых трудоемких этапов этих услуг является «фиксация последствий ДТИ и составление схемы». Об этом свидетельствует и адресно–временная модель ликвидации затора на проезжей части в результате ДТИ [11].

В результате анализа нормативных документов было установлено, что услуги комиссаров не классифицируются ни в действующем в настоящее время общероссийском классификаторе услуг населению (ОКУН), ни в общероссийском классификаторе видов экономической деятельности.

Институт аварийных комиссаров, де-факто сложившийся в действующий более чем в 30 регионах России, в настоящее время не имеет законодательного закрепления. Коммерческие организации, осуществляющие консультирование владельцев по оформлению ДТИ, действуют порой не только в интересах законопослушных граждан, но и оказывают содействие мошенникам, намеренным получить страховое возмещение. В соответствии со справкой общественного совета УМВД по Оренбургской области обзор состояния преступности за период с 2011 г. по 2016 г. свидетельствует об устойчивой динамике роста преступлений в сфере страхования. За указанный период количество мошеннических действий возросло вдвое. В связи с этим увеличилась стоимость полиса ОСАГО более чем на 40 %, таким образом, из-за мошенников в области страхования страдают добросовестные автовладельцы.

Со 2 августа 2014 г. года вступили в силу поправки ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО)» о повышении лимита выплат по «европротоколу» с 25 000 р. до 50 000 р. только для ДТП, оба участника которого заключили договор после вступления в силу поправок в закон. В связи с этим, планируется провести эксперимент по «безлимитному европротоколу» в таких регионах России как:

- Москва;
- Московская область;
- Санкт-Петербург;
- Ленинградская область.

В данных регионах предполагается, что ДПС перестанет выезжать на место ДТП, если в результате нет пострадавших и не причинен вред жизни и здоровью, этот факт заставляет водителей оформлять «европротокол» самостоятельно или вызывать сотрудников службы аварийных комиссаров.

Сложившаяся ситуация определяет как плюсы, так и минусы. К плюсам можно отнести:

- сотрудникам ГИБДД не придется выезжать на место ДТП и тратить время на оформление протоколов;

- снизится время оформления ДТП, т.к. не нужно будет ждать приезда ДПС.

Минусы:

- рост случаев мошенничества в инициировании ДТП;

- рост мошенничества с «подставами на дорогах» в случае отказа выезда сотрудников ГИБДД на место ДТП без пострадавших;

- рост числа отказов в страховых выплатах из-за неправильного оформления «европротокола» в результате недостаточной грамотности участников ДТП;

- рост числа судебных споров, как результат неправильного оформления «европротокола», в случаях, когда виновник ДТП уже после оформления захочет его оспорить.

Однако, реализация данного проекта возможна только в комплексе с другими изменениями:

- ужесточение ответственности виновника ДТП за несвоевременное уведомление своего страховщика в факте ДТП;

- применение «европротокола» по договорам КАСКО;

- выплаты без справок из ГИБДД в случае оформления «европротокола»;

- обучение водителей порядку оформления «европротокола».

Из вышесказанного можно сделать вывод, что служба аварийных комиссаров в рамках реализации нового положения ФЗ «Об ОСАГО» является необходимым элементом в структуре обеспечения безопасности дорожного движения и связующим звеном между страховыми компаниями и автовладельцами. Таким образом, аварийные комиссары обеспечивают качественно новый подход к урегулированию последствий ДТП и

функционированию транспортных систем в целом [4] и поэтому требуется законодательное закрепление их деятельности на уровне субъектов Российской Федерации.

Своевременность и необходимость создания законодательной базы в области деятельности служб аварийных комиссаров обусловлена:

- динамичным развитием дорожной сети;
- ежегодным увеличением количества автотранспортных средств и, как следствие, увеличение дорожно-транспортных происшествий;
- ростом мошенничества и злоупотребления в области автострахования.

Законопроект обеспечит механизм правового регулирования нового института – службы аварийных комиссаров, и модернизацию действующего законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения и страхования имущества и гражданской ответственности владельце транспортных средств, а также позволит создать правовые условия для развития важного института гражданского общества – страхования.

И в завершении темы, хотелось бы отметить, что далеко не все автолюбители знают контактную информацию служб аварийных комиссаров и перечень их услуги. В связи с этим, предлагается ряд рекомендаций, которые способствовали бы увеличению спроса и повышению качества данного вида деятельности:

- разработать научно-обоснованную методику оказания услуг;
- повысить степень доверия к аварийным комиссарам у автовладельцев;
- распределит приоритеты в ликвидации последствий ДТП;
- повысить оперативность фиксации ликвидации последствий ДТП;
- оптимизировать места расположения служб аварийных комиссаров на территории города;
- разработать меры по снижению урона окружающей среде, в следствие ДТП;
- предложить меры по снижению урона экономике государства в целом от многочисленных дорожно-транспортных инцидентов.

Список использованных источников

1 ГОСТ Р ИСО 39001 – 2014. Системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД). Введ. 2014–10–14. – Москва: Стандартинформ, 2015. – 36 с.

2 Правила дорожного движения Российской Федерации: официальный текст по состоянию на 23.11.2016 г [Электронный ресурс]. [Утверждены постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. №1090]. – М.: ООО НПП «Гарант-

Сервис-Университет», 2016 г., режим доступа: <http://ivo.garant.ru/> – (дата обращения: 19.01.2017)

3 Воробьев, А.Л. Показатели качества услуг аварийных комиссаров [Текст] / А.Л. Воробьев, И.В. Колчина // Сборник статей Международной научно-технической конференции «Наука, Техника, Инновации 2014» – Брянск: НДМ, 2014 – С. 302 – 307.

4 Воробьев, А.Л. Оценка эффективности процесса оформления дорожно-транспортного происшествия методом SWOT-анализа [Текст] / А.Л. Воробьев, В.И. Рассоха, В.А. Лукоянов // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2016. №7. – С. 112-116.

5 Шевченко, К.А. Об эффективности оказания услуг аварийными комиссарами [Текст] / К.А. Шевченко // Шаг в науку. - 2016. №1. – С.198-202.

6 Воробьев, А.Л. О необходимости нормативно-правового регулирования деятельности служб аварийных комиссаров [Текст] / А.Л. Воробьев, И.В. Колчина // Международная научно-практическая конференция "Проектирование и управление автомобильными дорогами: реформирование учебных программ в Российской Федерации" ООО "ИПК Университет" — Разработка и внедрение магистерских программ в России: Россия, г. Оренбург ФГБОУ ВПО ОГУ, 9–10 октября 2014 г. — С. 40-41.

7 Афлятунов, Т.И. Проблемы проведения аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий [Текст] / Т.И. Афлятунов, Р.А. Дурнев, А.Ф. Хоруженко // Технологии гражданской безопасности, том 6, 2009, № 1-2 (19-20).С. 72-76.

8 Магнат страхование. Задачи аварийных комиссаров [Электронный источник]// (режим доступа: <http://magnatcentr.ru/dtp/zadachi-avarijnyix-komisarov>).

9 Воробьев, А.Л. Время как основной показатель качества услуг аварийных комиссаров [Текст] / А.Л. Воробьев, И.В. Колчина, В.А. Лукоянов // I Международная научно-методическая конференция «Инновации и наукоемкие технологии в образовании и экономике» - Россия, г. Уфа, РИЦ БашГУ, 29-30 апреля 2014 г. - С. 101-104.

10 Воробьев, А.Л. Оптимизация процесса оказания услуг аварийными комиссарами методом стандартизации на основе анализа процессной модели [Текст] / А.Л. Воробьев, В.А. Лукоянов, И.В. Колчина // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2015. – № 4. – С. 18 -23.

11 Колчина, И.В. Адресно-временная модель ликвидации затора на проезжей части в результате дорожно-транспортного происшествия [Текст] / И.В. Колчина, А.Л. Воробьев //Новая наука: Проблемы и перспективы. 2016. № 5-2 (79). С. 82-86.