

К ВОПРОСУ О РАЗРАБОТКЕ ПРОГРАММЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ АВАРИЙНЫХ КОМИССАРОВ

Колчина И.В.

Оренбургский государственный университет, г. Оренбург

Стремительный рост автомобилизации опережает развитие дорожной инфраструктуры и системы нормативно-правового регулирования безопасности дорожного движения. В результате чего увеличивается транспортная перегруженность, которая влечет за собой повышение аварийности и различные негативные воздействия.

В соответствии с ГОСТ Р ИСО 39001-2014 «безопасность дорожного движения - это условия и факторы, относящиеся к дорожно-транспортному происшествию с тяжелыми последствиями и другим дорожно-транспортным инцидентом, которые оказывают воздействие или имеют потенциал, чтобы оказывать воздействие на гибель или тяжкие телесные повреждения пользователей дороги». Следовательно, чтобы обеспечить безопасность дорожного движения необходимо учесть все факторы, которые в той или иной мере могут повлечь за собой дорожно-транспортный инцидент (ДТИ)[1].

Увеличение количества ДТИ которые, в соответствии с правилами дорожного движения оформляются без участия служб государственной безопасности, повлекло за собой возникновение различных проблем с урегулированием страховых выплат. В ПДД в п. 2.6.1 четко установлено когда виновники дорожно-транспортного инцидента вправе самостоятельно урегулировать возникшую ситуацию без привлечения сотрудников ГИБДД[2]. Но как показал опрос, автолюбители неохотно решают проблему с оформлением документов по ДТИ самостоятельно. В статье «Оценка эффективности процесса оформления дорожно-транспортного происшествия методом SWOT-Анализа» авторы рассмотрели слабые стороны и угрозы при самостоятельном оформлении, использовании услуг аварийных комиссаров при оформлении документов и ожидание служб ГИБДД. Полученные результаты SWOT-анализа оформления ДТИ различными сторонами позволили сделать выводы в пользу применения услуг аварийных комиссаров, как неотъемлемого элемента системы обеспечения безопасности дорожного движения[3]. С данным выводом согласен основной процент автолюбителей, для которых время является главным показателем качества предоставляемой услуги.

Однако для достижения преимуществ при пользовании услуг аварийных комиссаров необходима не только детальная научно обоснованная разработка положений и принципов функционирования института аварийных комиссаров в общей системе обеспечения безопасности дорожного движения, но и обеспечение доверия потенциального потребителя. Даже зная правила оформления Европротокола участники аварии более доверяют независимому представителю в лице аварийного комиссара, а не друг другу. Потребителем услуг аварийных комиссаров может являться любое физическое или юридическое лицо попавшее в аварийную ситуацию с участием двух автомобилей, а размер выплат по

материальному ущербу не должен превышать 50 тыс. рублей.

В настоящее время в г. Оренбурге функционирует 19 служб аварийных комиссаров. Как показал анализ ситуации, в зависимости от законодательных изменений, количество организаций оказывающих данные услуги то уменьшается то растет. Стабильность развития института аварийного комиссариата может быть обеспечена только нормативно-правовым изменением законодательства в данной области[4], что не однократно отмечалось авторами. На сегодняшний момент доверие к аварийным комиссарам обеспечивается в основном отзывами на сайте компании. Сотрудники государственных служб безопасности дорожного движения регулярно проходят курсы по повышению квалификации, чем подтверждают свою компетентность и доверие автолюбителей. Не секрет, что в ряды служб аварийных комиссаров, часто приходят бывшие сотрудники ГИБДД (уволенные или вышедшие на пенсию), автооценщики или страховые агенты. Причем только для последних разработан профессиональный образовательный стандарт. Данный документ рассматривает аварийного комиссара в качестве специалиста по урегулированию убытков по договорам страхования. Обобщенная трудовая функция аварийного комиссара включает в себя:

- требования к образованию - высшее бакалавриат;
- регулярные программы повышения квалификации или программы профессиональной переподготовки;
- опыт профессиональной деятельности по профилю не менее двух лет;
- особые условия допуска к работе - отсутствие судимости.

Но аварийному комиссару мало быть специалистом по урегулированию убытков, еще необходимо профессионально разбираться в составлении схем ДТИ и уметь оказывать другую необходимую помощь. Ранее авторами рассматривались показатели качества услуг аварийных комиссаров, где главным фактором является время оказания услуги[5,6]. В связи с чем растет спрос на данный вид услуги. Но несмотря на это компетентность аварийных комиссаров документально не подтверждается. Доверие потребителей можно обеспечить только доказательством компетенции о возможности предоставления необходимых услуг при аварийной ситуации. Документом о доказательстве профессионализма аварийного комиссара может стать диплом о дополнительном образовании. Целью дополнительного образования является формирование у обучающихся системы профессиональных знаний и навыков в области оформления документов по дорожно-транспортному инциденту. Обучение по дополнительным формам образования могут проходить не только аварийные комиссары, сотрудники органов ГИБДД МВД РФ и любые физические или юридические лица заинтересованные в правильности заполнения документов о ДТИ. Преподаваемые дисциплины на курсах повышения квалификации раскрывают роль, состояние тенденции и перспективы развития деятельности аварийных комиссаров и оказываемых услуг в рыночных условиях. Профессиональное дополнительное образование способствует направленному и непрерывному повышению квалификации и профессиональной переподготовки лиц, имеющих профессиональное образование, в соответствии с дополнительными профессиональными образовательными программами. Программа

дополнительного образования подготовки и повышения квалификации в области оформления документов по ДТП позволит решить следующие задачи:

- подготовка специалиста, способного самостоятельно оформить документацию по дорожно-транспортному инциденту и оформление документов, необходимых для урегулирования споров в суде;

- дать представление об организации работы аварийного комиссара, который играет важную роль при переходе на упрощенную систему оформления дорожно-транспортного инцидента по Европротоколу.

Требования к результатам освоения содержания дисциплин будут зависеть от имеющихся системы профессиональных знаний и навыков в области оформления документов по ДТП.

В результате освоения дисциплины обучающийся будет:

знать:

- нормативно-правовую основу оформления дорожно-транспортного инцидента;

- должностные права и обязанности аварийного комиссара;

- взаимодействия аварийных комиссаров со страховыми компаниями;

- основные методы оценки ДТП;

- основные технические средства, применяемые при оформлении ДТП.

уметь:

- применять передовой отраслевой, межотраслевой и зарубежный опыт;

- оценивать место ДТП;

- составлять схемы ДТП;

- оформлять документацию для ГИБДД МВД РФ и страховых компаний;

- применять технические средства для фиксации ДТП.

владеть:

- методиками фиксации ДТП;

- методиками заполнения схем ДТП;

- методиками урегулирования конфликтов.

Дополнительное образование аварийных комиссаров в области фиксации и регистрации ДТП позволит повысить эффективность их работы и конкурентоспособность на рынке услуг, обеспечить доверие потребителей, а также подтвердить свою компетентность.

Список литературы

1 ГОСТ Р ИСО 39001-2014. Системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД). Требования и руководство по применению. – Утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 14 октября 2014г. – М.: Стандартинформ, 2015. – 36 с.

2 Правила дорожного движения Российской Федерации: официальный текст по состоянию на 31.01.2015 г [Электронный ресурс]. [Утверждены постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г.

№1090]. – Москва: ООО НПП «Гарант-Сервис-Университет», 2015 г., режим доступа: <http://ivo.garant.ru/>. – 19.02.2016 г.

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

4 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.

5 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.

6. Воробьев, А.Л. Показатели качества услуг аварийных комиссаров / А.Л. Воробьев, И.В. Колчина // Сборник статей Международной научно-технической конференции «Наука, Техника, Инновации 2014» - Брянск: НДМ, 2014 - С 302 - 307 ISBN 978-5903513-96-3.