

УДК 656.18.08: 656.13.08:65.012.12
DOI 10.22213/2413-1172-2018-2-191-198

ОБОСНОВАНИЕ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ СОЗДАНИЯ СЛУЖБЫ МОБИЛЬНЫХ ЭКСПЕРТОВ

И. В. Гракович, Москва, Россия

Н. П. Кузнецов, доктор технических наук, профессор, ИЖГТУ имени М. Т. Калашникова, Ижевск, Россия

В. В. Кулагин, кандидат технических наук, доцент, ИЖГТУ имени М. Т. Калашникова, Ижевск, Россия

Выявлены основные недостатки современной системы безопасности дорожного движения, в том числе федеральных целевых программ по безопасности дорожного движения. Отмечены особенности функционирования в РФ системы ОСАГО, для успешного внедрения которой был создан специальный институт аварийных комиссаров. Однако из-за того, что данный институт создавался определенными страховыми компаниями, в первую очередь они отстаивали интересы этих компаний. Ангажированность аварийных комиссаров была основной причиной дезавуирования этого института. Низкий профессионализм аварийных комиссаров, отсутствие необходимого инструментария не позволяло объективно расследовать обстоятельства ДТП.

Предлагается создать альтернативный институту аварийных комиссаров независимый институт мобильных экспертов. В рамках системы мобильных экспертов оказываются услуги по урегулированию вопросов и разрешению споров, возникающих в сфере взаимоотношений между водителями на месте происшествия, а также между водителями и сотрудниками ГИБДД и страховыми компаниями. Оснащение мобильных экспертов специальным оборудованием для определения коэффициента сцепления колес автомобиля, попавшего в ДТП, с полотном дороги, устройствами и методиками определения скорости автомобиля в момент столкновения с преградой, устройствами и методиками выявления мошенничества в сфере ОСАГО позволит повысить эффективность выявления причин ДТП, а также объективно расследовать обстоятельства ДТП. Предложен вариант структуры службы мобильных экспертов, отмечен положительный опыт апробации использования мобильных экспертов в городе Ижевске. Изложены функциональные обязанности службы мобильных экспертов как при обследовании места ДТП, так и при расследовании обстоятельств ДТП. Отмечена перспективность дальнейшей проработки механизма функционирования службы мобильных экспертов.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, место ДТП, мобильные эксперты, аварийные комиссары, страховые компании.

Введение

Одной из важных демографических и социально-экономических задач в Российской Федерации является безопасность дорожного движения. Огромный моральный и материальный ущерб обществу наносит аварийность на автомобильном транспорте. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают или получают ранения свыше 275 тыс. человек. На дорогах за последние 10 лет погибли более 11 тысяч детей в возрасте до 16 лет, травмировано более 230000 детей. Демографический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2006–2015 годы составил 571407 человек [1].

Одним из основных показателей дорожного движения является динамика снижения количе-

ства дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в том числе со смертельными исходами. Этот показатель был взят за конечную цель Федеральной целевой программы (ФЦП) «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». В соответствии с концепцией ФЦП программные мероприятия по достижению цели предполагалось осуществлять по следующим направлениям: 1) повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения; 2) осуществление организационно-планировочных и инженерных мероприятий, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах; 3) развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП; 4) совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Эффективность реализации ФЦП определяется эффективностью отдельных мероприятий и оптимальностью распределения средств по перечисленным выше целевым направлениям программы [2].

На первом этапе реализации ФЦП практически во всех субъектах РФ была отмечена положительная динамика снижения не только общего количества ДТП, но, что особенно важно, и ДТП со смертельными исходами. Этому способствовало много факторов, в том числе прочное становление в РФ системы страхования в автомобильной отрасли. Однако в последние годы эффективность реализации ФЦП значительно упала, наблюдается даже отрицательная динамика снижения ДТП. Это обусловлено и «подводными камнями», заложенными в самой концепции ФЦП, и сменой парадигмы государства в отношении безопасности ДТП.

Одним из основных недостатков ФЦП является отсутствие в ней мероприятий, направленных на снижение аварийности на дорогах за счет выявления истинной причины ДТП, что может быть получено только при объективном анализе (реконструкции) механизма каждого ДТП. Но объективная картина ДТП не может быть воссоздана по причине субъективизма разного рода служб, структур и организаций, которые по своему статусу обязаны «сопровождать» каждое ДТП: ГИБДД, страховые компании, юридические структуры (адвокаты, суды) и т. д.

Инспекторы ДПС зачастую не имеют необходимых навыков и опыта, чтобы в полной мере обследовать ДТП, провести соответствующие замеры и составить объективную схему ДТП. Характеристики места ДТП, автомобилей, попавших в ДТП, определяются «на глазок» по таблицам. Коэффициенты сцепления каждого отдельного колеса автомобиля с полотном дороги могут существенно отличаться друг от друга, но это никогда не указывается в протоколе осмотра места ДТП, потому, что экипажи ДПС не имеют соответствующего оборудования для определения этого коэффициента. Кинематические характеристики автомобилей, попавших в ДТП, также определяются по моделям, которые были разработаны еще в начале двадцатого века по тормозному следу. В случае установки на автомобиль АБС (автоблокировочной системы тормозов) следов юза, как правило, нет, и появляется возможность фантазирования и субъективизма. Необходима разработка новых подходов к проблеме паспортизации места ДТП, новая научная база для реконструкции механизма столкновения автомобилей [3–5].

О некоторых пробелах в законодательстве РФ по проблемам безопасности дорожного движения

На первый взгляд можно считать, что процедура осмотра места ДТП и оформления соответствующих документов достаточно четко проработана в приказе МВД РФ от 23 марта 1993 г. № 130. В частности, в соответствии с Инструкцией по организации в органах внутренних дел производства по делам об административных нарушениях правил дорожного движения и иных норм, действующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (с изменениями от 26 декабря 1994 г., 15 апреля 1996 г., 12 октября 1999 г.), необходимо заполнить протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия. В первом разделе протокола необходимо дать описание участка пути или улицы, где произошло дорожное происшествие, в том числе необходимо указать коэффициент сцепления шин с дорогой.

По существующему законодательству именно такие необъективные документы являются единственными законными материалами для проведения в случае необходимости автотехнической экспертизы. Только эти документы используются в судах: при следе юза на сухом асфальте в 35 метров только в нашем суде можно услышать, что скорость автомашины «Волга» составляет 45 км/ч, поскольку именно эта скорость указана была в протоколе осмотра места ДТП инспектором ДПС. В нашем законодательстве юридические законы поставлены выше законов природы, но закон Ньютона и в Африке – закон Ньютона!

Переход системы страхования в последние годы в частные руки дополнительно осложнил проблему повышения безопасности дорожного движения. По существующему законодательству открытие любого предприятия производится с единственной целью – с целью получения прибыли. Есть отрасли народного хозяйства, которые по определению убыточны, но это не означает, что их не надо развивать: обороноспособность страны не может быть прибыльной. Не может быть прибыльной и борьбы с ДТП, однако она приносит прибыль страховым компаниям: страховые компании фактически заинтересованы в росте ДТП и не заинтересованы в выявлении фактов мошенничества в сфере ОСАГО [6].

По существующему законодательству в случае ДТП при ущербе менее 50 тыс. р. водители – участники дорожно-транспортного происшествия могут самостоятельно оформить все необходимые документы. Большинство из водителей

не знают, как правильно их оформлять, но даже правильно оформленные документы в таких случаях страховые компании отказываются принимать к рассмотрению без отметок ГИБДД. В результате практически во всех случаях столкновений автомобилей участникам ДТП приходится ждать приезда машины с сотрудниками ГИБДД. В Ижевске известны случаи, отмеченные СМИ, когда по 9 часов ждали приезда работников ГИБДД.

Каждое ДТП, если его быстро «не разрулить», является источником новых ДТП в этом месте, поскольку сразу же после ДТП на дороге возникает «пробка». Любая «пробка» сопровождается потерей времени, нервов, расходом топлива, нарушением режима движения общественного транспорта и другими негативными явлениями. Но даже приехавшие относительно вовремя инспекторы ГИБДД на место ДТП весьма долго осматривают место ДТП, проводят замеры, оформляют документацию. Все это создает крайне негативную нервную обстановку на улицах городов. Несвоевременное прибытие инспекторов ГИБДД на место аварии обусловлено также тем, что произошло снижение численного состава работников ГИБДД.

Несколько лет назад надеялись, что созданный институт аварийных комиссаров решит эту проблему, но этот институт не оправдал себя. Причина не только в низком профессионализме аварийных комиссаров, но и в том, что страховые компании в разы сократили оплату таких услуг. Страховые компании абсолютно не заинтересованы в решении возникшей проблемы пробок. Не выдержав давления со стороны водителей, попавших в пробку по вине участников ДТП (дело зачастую доходит до драк), участники ДТП уезжают с места ДТП, чем дают право страховой компании не выплачивать страховку. В этом и состоит корыстный интерес страховой компании. Существующее законодательство не позволяет до приезда работников ГИБДД отбуксировать автомобиль в сторону с проезжей части, чтобы освободить дорогу для основного транспортного потока, чем и пользуются страховые компании. Корыстная выгода страховых компаний оказывается в итоге громадными экономическими потерями для городской казны и населения.

Необходимо на законодательном уровне провести урегулирование возникшей проблемы. В частности, на первом этапе необходимо в городских бюджетах изыскать средства для оплаты специалистов, которые бы, выезжая на место ДТП, оперативно решали вопросы по урегули-

рованию обстоятельств ДТП. Для города средней полосы России стоимость такой услуги видится в размере 1000 рублей на одно ДТП.

Таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий является основным показателем эффективности работы системы безопасности дорожного движения.

С целью повышения уровня безопасности транспортной системы и снижения тяжести последствий ДТП, а также числа пострадавших и погибших в ДТП в Российской Федерации реализуется Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах». На наш взгляд, недостатком ФЦП является отсутствие в ней мероприятий, направленных непосредственно на снижение аварийности на дорогах за счет выявления истинной причины ДТП. Полная и достоверная картина происшествия может быть получена лишь при реконструкции механизма каждого ДТП.

Зачастую инспекторы ГИБДД, приезжающие на место ДТП, не имеют навыков и опыта для того, чтобы в полной мере обследовать место происшествия, провести необходимые замеры и составить достоверную схему ДТП. Вследствие этого в протокол о ДТП заносятся неточные данные, и появляется возможность субъективной оценки. С целью исключения этого необходима разработка новых подходов к проблеме паспортизации места ДТП.

Также одной из составляющей государственной системы безопасности дорожного движения является система страхования. Введение в России института обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) для возмещения материального ущерба требует на любое ДТП оформления большого пакета документов представителями ГИБДД. На основании этих документов страховые компании выплачивают по полисам ОСАГО денежные компенсации за материальный ущерб. Третьей стороной, имеющей отношение к процессу документооборота по ДТП, является участник ДТП. У этих трех сторон различные цели и задачи в этом процессе, причем эти интересы зачастую являются противоположными. По этой причине для разрешения ситуации в этой сфере общественных отношений в России возник институт ава-

рийных комиссаров, который должен был выполнять роль связующего звена между указанными выше сторонами, имеющими отношения с ситуационными проблемами по ДТП. Однако потенциальные возможности этого института так и не были реализованы в полной мере. На первый взгляд, в услуге аварийного комиссара нет ничего плохого – сплошные плюсы. Однако есть несколько подводных камней. Если автовладелец приобретает услугу вкуче со страховкой, то аварийный комиссар будет заинтересован в удовлетворении интересов страховой компании. Не секрет, что фирме невыгодно выплачивать страховку, значит, объективность оценки комиссара ставится под сомнение. Ни один аварийный комиссар не сможет дать гарантии, что страховая компания выплатит автовладельцу компенсацию. Независимый специалист сделает все возможное, однако результат зависит только от решения юристов-страховщиков. Также стоит отметить, что стоимость полного комплекта услуг аварийного комиссара внушительна [7].

Из вышесказанного можно сделать вывод, что наблюдается дефицит квалифицированных аварийных комиссаров, и необходимо создать специальную неангажированную службу оформления ДТП, аналогичную институту аварийных комиссаров. Потребность в создании такой службы является весьма высокой.

Актуальность проблемы также растет ввиду изменений в Правилах дорожного движения, которые позволяют участникам ДТП при определенных условиях самостоятельно оформлять документы о ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников полиции путем заполнения соответствующих бланков извещений о ДТП в соответствии с требованиями, установленными Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [8]. Последнее еще раз подчеркивает необходимость профессионализма аварийных комиссаров, выезжающих на место ДТП.

При этом следует отметить, что основными недостатками современной ситуации борьбы за снижение аварийности на дорогах России является отсутствие технических решений по объективной оценке обстоятельств ДТП и отсутствие методик реконструкции механизма ДТП, учитывающих характеристики современных автомобилей и дорожных покрытий.

В ИЖГТУ имени М. Т. Калашникова разработаны технологии тестирования места ДТП без перегораживания проезжей части при проведении замеров, разработаны технологии и устройства

для определения коэффициента сцепления каждого колеса автомобиля, попавшего в ДТП, непосредственно на месте ДТП. Разработаны технологии и устройства для определения скорости столкновения автомобилей с преградой, компьютерные технологии обработки фотографий места ДТП с целью автоматизированного построения схемы ДТП и печатания этой схемы непосредственно на месте ДТП в необходимом количестве экземпляров для каждой из заинтересованных сторон: участники ДТП, ГИБДД, страховая компания. Разработаны технологии выявления мошенничества в сфере ОСАГО [9].

Эти разработки позволяют существенно повысить эффективность расследования обстоятельств ДТП на всех его стадиях исследования, в том числе и такими структурами-посредниками, как аварийные комиссары. Но в этом случае работа аварийных комиссаров переходит на более высокий качественный уровень, а институт аварийных комиссаров целесообразно переименовать в институт мобильных экспертов.

Мобильные эксперты – альтернатива аварийным комиссарам

Актуальной также является и проблема фальсификации обстоятельств ДТП. В ближайшее время в России может резко вырасти количество случаев мошенничества с выплатами по ОСАГО. Это связано с принятием изменений в Федеральном законе «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», в котором говорится о том, что в случае оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции размер страховой выплаты увеличивается с 25000 до 50000 р. Такая мера должна повысить популярность упрощенной схемы, поскольку зачастую, опасаясь недополучения средств, водители неохотно ее применяют, предпочитая по обыкновению вызывать сотрудников ДПС даже при самых мелких авариях. До того как система ГЛОНАСС станет обязательным условием для Европротокола, водителям в качестве подтверждения ДТП достаточно будет предоставить в страховую видеозапись или фотографии с места аварии. Страховщики уверены, что постановление правительства повлечет большое количество разногласий при урегулировании страховых случаев и породит массу споров и конфликтов между страховщиками и потерпевшими.

Одной из целей создания службы мобильных экспертов является исключение фальсификации обстоятельств на месте ДТП.

В рамках системы мобильных экспертов оказываются услуги по урегулированию вопросов и разрешению споров, возникающих в сфере взаимоотношений между водителями на месте происшествия, а также между водителями и сотрудниками ГИБДД и страховыми компаниями.

По мере поступления и обработки вызова в диспетчерской службе мобильные эксперты незамедлительно выезжают на место происшествия. Все сотрудники должны быть готовы к любой экстренной ситуации и подготовлены не только в физическом, но и в техническом плане.

Действия мобильных экспертов на месте ДТП должны быть четко регламентированы и определены должностными инструкциями. В частности они должны:

1. Оказать техническую, психологическую или доврачебную помощь, если в таковой есть необходимость.

2. Позаботиться о том, чтобы место происшествия не оказывало затруднений в передвижении для остальных участников движения, и при необходимости дать команду диспетчерам заняться вопросом о вызове эвакуатора на место происшествия.

3. Провести замеры и фиксацию, изъятие и упаковку всех вещественных доказательств.

4. Зафиксировать все обстоятельства ДТП с помощью имеющейся фото- и видеоаппаратуры.

5. Провести предварительное исследование обнаруженных предметов и документов, имеющих отношение к ДТП.

6. Оценить состояние дорожного покрытия – технического состояния, организации дорожного движения и их соответствие ГОСТ.

7. Составить схему места ДТП.

На месте ДТП мобильным экспертом составляется так называемый черновой вариант схемы ДТП, под которым должны подписаться участники ДТП. Проводить расследование и более детально разбираться в обстоятельствах ДТП мобильный эксперт будет непосредственно в центре мобильных экспертов.

При обработке материалов, полученных на месте ДТП, мобильные эксперты должны:

1. Выявлять и воссоздавать картину ДТП, реконструировать механизм происшествия.

2. Участвовать в проведении следственных экспериментов для воссоздания дорожной обстановки в период совершения ДТП.

3. Разрабатывать версии ДТП и план расследования и формулировать все возникшие при проведении экспертизы вопросы.

4. Оформлять документацию по ДТП.

5. Обработать информацию, полученную от очевидцев происшествия, сопоставить все данные, исключая сговор лиц, заинтересованных в фальсификации данных по рассматриваемому ДТП. На основании полученных данных составить протокол опроса свидетелей.

Предлагается следующая структура службы мобильных экспертов (рис. 1).

Служба мобильных экспертов создается как структурная единица, в состав которой входят административный аппарат, мобильные эксперты (сотрудники с дипломами экспертов-автотехников), диспетчеры, бухгалтеры.

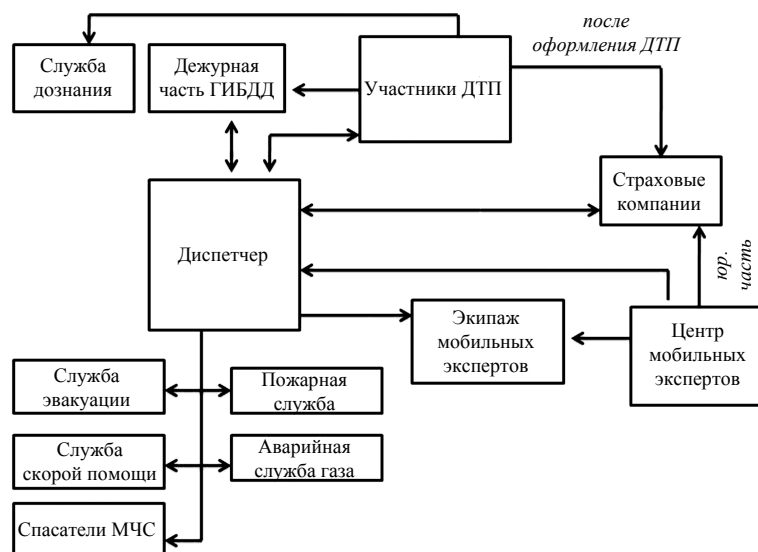


Рис. 1. Структура службы мобильных экспертов и схема взаимодействия с заинтересованными службами

Служба оснащается техническими средствами для выполнения работы при обследовании места ДТП, такими как портативный принтер и портативная фотокамера, ноутбук, тахеометр, лазерный дальномер, и эксклюзивными технологиями и лабораторными установками, описанными в работах [10, 11]. В монографии «Паспортизация места ДТП: инженерные аспекты» (Ижевск : Изд-во ИжГТУ, 2013) описаны технические решения для устройств определения коэффициента сцепления

автомобильного колеса с полотном дороги, устройства для определения скорости столкновения автомобиля с преградой, приводятся результаты тестирования опытных образцов. Фотография одного из возможных устройств, которое может быть использовано мобильными экспертами для определения коэффициента сцепления автомобильного колеса с полотном дороги (рис. 2). Устройство выполнено в соответствии с патентом РФ на изобретение № 2566178 [12].



Рис. 2. Общий вид устройства для определения коэффициента сцепления

Изобретение относится к испытательной технике, а именно к способам определения коэффициента сцепления колеса автомобиля с дорожным покрытием. Такой способ может быть использован при анализе ДТП, когда необходимо определить коэффициент сцепления каждого из колес автомобиля – участника ДТП с полотном дороги.

Целью изобретения является повышение точности и достоверности определения коэффициента сцепления отдельного колеса с полотном дороги и расширение диапазона использования способа для тестирования колес большого диаметра.

Указанная цель достигается тем, что для определения коэффициента сцепления колеса с дорожным покрытием к ступице колеса (или к его диску), находящемуся в неподвижном состоянии и нагруженного вертикальной основной нагрузкой от веса автомобиля, производят поддомкрачивание автомобиля известной силой с той стороны, где расположено тестируемое колесо. Плавно увеличивая от нуля, прикладывают вращающий силовой момент, максималь-

ное значение которого соответствует началу буксования колеса (проворот колеса), при этом сам автомобиль фиксируется от возможности его движения по полотну дороги. При этом величина поддомкрачивания соответствует определенному силовому воздействию автомобиля на опорную площадку домкрата. Поддомкрачивание позволяет уменьшить величину силового вращающего момента в момент буксования колеса. В результате по разности измеренных силовых моментов судят о коэффициенте сцепления испытуемого колеса с полотном дороги.

Выводы

Основными недостатками в современной системе безопасности дорожного движения видится отсутствие квалифицированных специалистов, обеспечивающих объективную и оперативную оценку обстоятельств ДТП непосредственно на месте происшествия, умеющих грамотно и быстро фиксировать все обстоятельства ДТП и оформлять все необходимые документы, в том числе и схемы ДТП, исключая фальсификацию документов и не завися от страховых компаний.

Решение проблемы видится в создании службы мобильных экспертов, имеющих в своем распоряжении соответствующее оборудование и профессиональные навыки, позволяющие объективно расследовать обстоятельства ДТП.

Библиографические ссылки

1. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 (ред. от 06.11.2014) // Справочно-правовая система «Консультант-плюс».

2. Кузнецов Н. П., Кулагин В. В., Бойков А. В. Интегральная оценка эффективности комплекса мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения // Вестник ИжГТУ. 2007. № 1(33). С. 72–83.

3. Моделирование при реконструкции механизма столкновения автомобиля с преградой // М. Н. Бerezuev [и др]. М.; Ижевск: НИЦ «Регулярная и хаотическая динамика», 2005. 206 с.

4. Новые подходы при реконструкции механизма дорожно-транспортного происшествия / Н. П. Кузнецов, П. Н. Кузнецов, В. В. Пенкин, С. А. Рассохин // Вестник ИжГТУ. 2009. № 4(44). 2009. С. 12–15.

5. О некоторых механизмах совершенствования системы безопасности дорожного движения в Российской Федерации / Н. П. Кузнецов, В. В. Кулагин, Д. Н. Буравов, И. В. Гракович // Вестник Московского автомобильно-дорожного университета (МАДИ). 2013. Вып. 3(34). С. 85–91.

6. Кузнецов Н. П., Тарасова М. А. Страхование мошенничество и методы борьбы с ним // Интеллектуальные системы в производстве. 2009. № 2(14). С. 138–142.

7. Паспортизация места ДТП: инженерные аспекты: монография / Д. Н. Буравов [и др.]; под общ. ред. Н. П. Кузнецова. Ижевск: Изд-во ИжГТУ, 2013. 640 с.

8. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2015) // Справочно-правовая система «Консультант-плюс».

9. Кузнецов Н. П., Тарасова М. А. Указ. соч.

10. Паспортизация места ДТП: инженерные аспекты...

11. Кузнецов Н. П., Рассохин С. А. Определение коэффициента сцепления шины автомобиля с полотном дороги на месте ДТП // Интеллектуальные системы в производстве. 2009. № 2(14). Ижевск: Изд-во ИжГТУ, 2009. С. 34–41.

12. Патент РФ на изобретение № 2566178. МПК G 01 M 17/02; G 01 № 19/02; B 66 F 7/24. Способ определения коэффициента сцепления колеса с дорожным покрытием и устройство для его осуществления / Н. П. Кузнецов, Д. Н. Буравов, П. Г. Голденков. Оpubл. 20.10.2015. Бюл. № 29.

References

1. On the Federal Targeted Program “Improving Road Safety in 2013-2020”. *Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 3 oktyabrya 2013 g. № 864*. Moscow (in Russ.).

2. Kuznetsov N. P., Kulagin V. V., Boikov A. V. (2007). Integral assessment of the effectiveness of a set of measures aimed at improving road safety. *Vestnik IzhGTU [Bulletin of ISTU]*, no. 1 (33), pp. 72-83 (in Russ.).

3. Berezuev M. N. (2005). Simulation of mechanism of collision of a car with a barrier during reconstruction. Moscow, Izhevsk: *Regular and chaotic dynamics* (in Russ.).

4. Kuznetsov N. P., Kuznetsov P. N., Penkin V. V., Rassohin S. A. (2009). New approaches to the reconstruction of the mechanism of road traffic accident. *Vestnik IzhGTU [Bulletin of ISTU]*, no. 4 (44), pp. 12-15 (in Russ.).

5. Kuznetsov N. P., Kulagin V. V., Buravov D. N., Grakovich I. V. (2013). On Some Mechanisms for Improving the Road Safety System in the Russian Federation. *Vestnik Moskovskogo avtomobil'no-dorozhnogo universiteta [Bulletin of the Moscow Automobile and Highway University]*, is. 3 (34), pp. 85-91 (in Russ.).

6. Kuznetsov N. P., Tarasova M. A. (2009). Insurance fraud and methods of dealing with it. *Intellektual'nye sistemy v proizvodstve [Intelligent systems in production]*, no. 2 (14), pp. 138-142 (in Russ.).

7. Buravov D. N. (2013). Certification of the accident place: engineering aspects (ed. N.P. Kuznetsov). Izhevsk: *Kalashnikov ISTU* (in Russ.).

8. On compulsory insurance of civil liability of vehicle owners. *Federal Law № 40-FZ of 25 April 2002*. Moscow (in Russ.).

9. Kuznetsov N. P., Tarasova M. A. (2009). Op. cit.

10. Buravov D. N. (2013). Op. cit.

11. Kuznetsov N. P., Rassokhin S. A. (2009). Determination of the coefficient of adhesion of the tire of the car to the roadway on the site of the accident. *Intellektual'nye sistemy v proizvodstve [Intelligent systems in production]*, no. 2 (14), pp. 34-41 (in Russ.).

12. Kuznetsov N. P., Buravov D. N., Goldenkov P. G. (2017). Method for determining the coefficient of traction of a wheel with a road surface and the device for its implementation. *Patent of the Russian Federation for the invention № 2566178, IPC G 01 M 17/02; G 01 N 19/02; B 66 F 7/24* (in Russ.).

Rationale for the Establishment of Mobile Experts Service

I. V. Grakovich, Moscow, Russia

N. P. Kuznetsov, DSc in Engineering, Professor, Kalashnikov ISTU, Izhevsk, Russia

V. V. Kulagin, PhD in Engineering, Associate Professor, Kalashnikov ISTU, Izhevsk, Russia

The paper reveals the main shortcomings of the modern road safety system, including Federal Programs for Road Safety. Features of the functioning of the OSAGO system (Russian analog of the Third-party Only Vehicle Insurance) in the Russian Federation (RF) are noted, for the successful implementation of which a special institute of emergency commissioners was established. However, due to the fact that emergency commissioners were created by certain insurance companies, they acted mainly in the interests of these companies: the involvement of emergency commissioners was the main reason for disavowing this institution. Unsatisfactory professionalism of emergency commissioners, lack of the necessary tools did not allow to objectively investigate the circumstances of road accidents.

It is proposed to create an alternative to the institution of emergency commissioners – an independent institution on mobile experts. Within the framework of the institution of mobile experts, services are provided for the dispute resolutions arising between drivers and employees of the State Traffic Safety Inspectorate and insurance companies. Equipment of mobile experts with special device for in-field determining the coefficient of adhesion of the car wheels with a roadway on the spot of the accident, devices and methods for determining the speed of a car at the time of collision with a barrier, devices and techniques for detecting fraud in the field of OSAGO will increase the effectiveness of identifying the causes of accidents, and also objectively investigate the circumstances of identifying the causes of accidents, and also objectively investigate the circumstances of an accident. The paper suggest a structure of the service of mobile experts, noted the positive experience of approbation of the use of mobile experts in the city of Izhevsk. The functional responsibilities of the mobile experts service are described both during the examination of the place of an accident and in the investigation of the circumstances of an accident. Prospects for further elaboration of the mechanism for the functioning of the mobile expert service were noted.

Keywords: road traffic safety, accident scene, mobile experts, emergency commissioners, insurance companies.

Получено 18.04.2018