

2. Minaev A.V. Vliyanie i rol Kontseptsii na ohranu Gosudarstvennoy granitsyi Rossiyskoy Federatsii v kontse XX veka.(statya). Moskva: // «Gosudarstvennaya vlast i mestnoe samoupravlenie». Izdatelskaya gruppa «YUrist», 2012, № 4. S. 17-20.

3. Ukaz Prezidenta Rossiyskoy Federatsii ot 12 maya 2009 g. № 537 «O Strategii natsionalnoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii do 2020 goda».

4. Osnovyi pogranichnoy politiki Rossiyskoy Federatsii (utverjdenyi Prezidentom Rossiyskoy Federatsii 5 oktyabrya 1996 g.) // Rossiyskaya gazeta. 1996. 6 noyabrya

5. Minaev A.V. Obstanovka na gosudarstvennoy granitse Rossiyskogo gosudarstva na rubeje XIX, XX vekov(statya). Samara: // «Aspirantskiy vestnik Povoljya». Izd-vo: Samarskiy gosudarstvenniy universitet, 2012, №3-4, S.122-124

6. Minaev A.V.; Haymanov V.G. Pravovyye aspektyi ohrany granits RSFSR i SSSR v nachale 20-h godov XX v. (statya). Kyzyil: //«Vestnik TyivGU» Izd-vo RIO TyivGU, vyipusk 1, , 2012. S.81-85.

**Мусин Фрид Саитович** – кандидат исторических наук, доцент кафедры социально-гуманитарных дисциплин АНОО ВПО «Одинцовский гуманитарный институт», Московская область Одинцовский р-он, р.п. Большие Вяземы, E-mail: mfs33@mail.ru

Musin Frid – PhD, Associate Professor of Odintsovo humanitarian Institute, Moscow region, Odintsovo district, Big Vyazemy, E-mail: mfs33@mail.ru

УДК 656.08

## ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ТРАСОЛОГИИ

*Тапышпан А.М., Черноусов В.Н.*  
*Тувинский государственный университет, Кызыл*

## THE BASICS OF TRANSPORT TRASOLOGY

*Tapyshpan A.M., Chernousov V.N.*  
*Tuvan State University, Kyzyl*

В статье на основе обобщения теоретических основ раскрыто понятие и содержание наиболее значимых элементов ДТП. Проанализирована связь между механическими повреждениями и событием происшествия, даны тактические приемы расследования при дорожно-транспортных происшествиях.

**Ключевые слова:** ДТП, экспертиза, столкновение, следы.

In this article on the basis of the theoretical foundations the concept and content of the most important elements of a road accident are revealed. The relationship between mechanical damages and event of the incident, given tactical investigation techniques in road and transport incidents is analyzed.

**Key words:** accident, expert examination, the clash, the traces.

Часто при возникновении ДТП даже опытные водители испытывают шоковое состояние и не всегда ведут себя адекватно. По правилам дорожного движения водителю необходимо сообщить в ГИБДД о происшествии, не покидая места ДТП дожидаться сотрудников, по возможности сохраняя следы ДТП и т.д. После приезда сотрудников водитель объясняет, что и как произошло, часто выслушивая негативные замечания, забывая, что обязанность представителей ГИБДД обслужить ДТП и помочь людям.

Под трасологией понимают раздел криминалистики, относящийся к криминалистической технике, в котором разрабатываются методы и научно-технические средства обнаружения, фиксации, изъятия и исследования следов, используемых для раскрытия преступлений [1].

Транспортная трасология – подраздел трасологии, в котором изучаются закономерности отображения в следах информации о событии ДТП и его участниках, способы обнаружения следов транспортных средств и следов на транспортных средствах, а также приёмы извлечения, фиксации и исследования отобразившейся в них информации.

Предметом транспортно-трасологической экспертизы является установление обстоятельств дела, связанных с идентификацией транспортного средства, участвовавшего в ДТП, и определение механизма происшествия в целом или отдельных его элементов на основе изучения следов транспортных средств и самих транспортных средств (исследование отделившихся деталей и частей транспортного средства) [1].

Источником информации, необходимой для решения экспертных задач трасологической экспертизы, являются следы человека, орудий, механизмов, транспортных средств, животных, вещная обстановка места происшествия в натуре или зафиксированная на фотоснимках и в протоколах осмотра места происшествия.

К основным понятиям в транспортной трасологии, в первую очередь, относятся виды столкновений и виды следов на транспортном средстве. Исходя из общепринятой классификации, выделяют следующие виды столкновений транспортных средств:

- встречное столкновение – соударение транспортных средств при движении навстречу друг другу;
- попутное столкновение – соударение транспортных средств при движении в одном направлении;
- угловое столкновение – соударение транспортных средств, когда условные продольные оси располагаются под углом относительно друг друга.

Механизм столкновения транспортных средств – это комплекс связанных объективными закономерностями обстоятельств, определяющих процесс сближения транспортных средств перед столкновением, их взаимодействие в процессе удара и последующее движение до остановки[2].

Механизм столкновения транспортных средств можно разделить на три стадии:

- сближение транспортных средств перед столкновением;
- взаимодействие при ударе;
- отбрасывание.

Первая стадия механизма столкновения – процесс сближения – начинается с момента возникновения опасности для движения (когда для предотвращения происшествия требуется немедленное принятие водителем необходимых мер) и заканчивается в момент первичного контакта транспортных средств. На этой стадии обстоятельства происшествия в наибольшей степени определяются действиями его участников.

Вторая стадия механизма столкновения – взаимодействие между транспортными средствами – начинается с момента первичного контакта и заканчивается в момент, когда воздействие одного транспортного средства на другое прекращается, и они начинают свободное движение.

Третья стадия механизма столкновения – процесс отбрасывания – начинается с момента прекращения взаимодействия между транспортными средствами и начала их свободного движения и заканчивается в момент завершения движения под воздействием сил сопротивления [2].

При рассмотрении второй стадии как раз и применяются методы транспортной трасологии, начиная с изучения следов, образованных в результате происшествия как на самом транспортном средстве, так и на окружающих его предметах и проезжей части [2].

Понятие след в трасологии является ключевым. Чаще всего оно употребляется в значении отображения (отпечатка, оттиска) одного предмета на другом, возникающего в результате их контактного взаимодействия.

След – материальное отражение, содержащее информацию о морфологии и функциональных свойствах участвовавших в событии ДТП объектов и механизме такого события.

Понятие следа в трасологии нельзя рассматривать без понятия «механизма следообразования». От природы и интенсивности взаимодействия, его механизма зависит и появление следов.

Механизм следообразования – это результат воздействия одного объекта (след образующего) на другой (след воспринимающего).

Непосредственное соприкосновение образующего и воспринимающего объектов в процессе их взаимодействия, ведущее к появлению следа, называется следовым контактом. Соприкасающиеся участки поверхностей называются контактирующими. Различают следовой контакт в одной точке (например, соприкосновение острия шила с поверхностью автомобильной шины), контакт множества точек, располагающихся по линии или по плоскости [2].

Во время дорожно-транспортных происшествий большинство следов образуется в результате приложения значительных сил, и для расшифровки следов представляется очень важным уметь установить направление действия этих сил. При этом необходимо учитывать ряд факторов, в том числе скорость объектов, участвующих в следообразовании, их вес, силы трения, свойства остаточной деформации и др.

В зависимости от твердости материала каждого следообразующего объекта, а также его способности сохранить след (свойство остаточной деформации) на указанных объектах появляются объемные следы давления (удара) или скольжения [2].

Когда транспортное средство находится в нормальном положении, многие его наружные узлы и детали могут оставлять следы даже при кратковременном контакте с воспринимающей поверхностью. К узлам и деталям нижней части автомобиля относятся: соответствующие поверхности переднего и заднего буферов кузова, рамы, багажника, части трубы и глушителя, лонжеронов, картера, буксирного прибора, дышла и рамы прицепа, подножки, бензобака, продольных и поперечных брусьев под кузовом, крепления запасного колеса, опорных катков, передней и задней осей и др.

Следы от указанных деталей остаются от удара о какую-то преграду (например, низом переднего буфера и передней осью о камень на краю обочины или о выступающую с превышением безопасных норм крышку люка) либо при переезде снежного вала, кучи грунта, при проезде по глубокой колее, съезде в кювет, наезде на человека.

При опрокидывании транспортных средств на воспринимающей поверхности также возникают три вида следов: от удара (давления), трения (скольжения) и комбинированные. Следы удара (давления) возникают при опрокидывании объекта, если направление следообразующей силы перпендикулярно (или близко к перпендикулярному) к следовоспринимающей поверхности, а следы трения (скольжения) возникают в тех случаях, когда следообразующая сила направлена под углом или параллельно следовоспринимающей поверхности. Чаще всего при опрокидывании транспортных средств образуются следы трения (скольжения) или комбинированные следы — объемные или поверхностные.

Следы наезда образуются при наезде транспортного средства на пешехода, какие-либо предметы (столб, бордюрный камень и т.д.). При наезде транспортного средства на преграду возникают следы, характеризующиеся соответствующим взаиморасположением и одинаковой удаленностью от дорожного покрытия. Они могут иметь характер вдавлений,

соскобов, царапин, системы трасс, наслоений или отслоений. У транспортных средств на резиновом ходу иногда образуются проколы, разрывы шин от удара о преграду, на которой могут быть обнаружены частицы резины [2].

В заключение необходимо добавить, что любое ДТП – это нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее за собой смерть или телесные повреждения людей, порчу транспортных средств, груза и иной материальный ущерб.

К числу наиболее распространенных видов ДТП относятся: наезд транспортного средства на пешехода, велосипедиста, животное; столкновение транспортных средств между собой; опрокидывание транспортных средств; наезд транспортного средства на препятствие; выпадение пассажиров из транспортного средства и иные разновидности [1].

Значительный рост автомобильного парка, увеличение грузо- пассажирского потоков, неудовлетворительное состояние дорог и эксплуатационных характеристик старого транспорта, низкий уровень подготовки, недисциплинированность (а нередко и пьянство водителей), беспечное поведение пешеходов и ряд других факторов приводят к возникновению аварийной обстановки на дорогах. Последние годы отмечены ростом числа дорожно-транспортных происшествий, в том числе с тяжелыми последствиями. Гибнут и становятся инвалидами люди, приходят в негодность транспортные средства, что причиняет существенный ущерб государству.

При изучении ДТП необходимо использовать такие тактические операции, как «сбор информации», «изучение личности», «розыск скрывшегося преступника», «профилактика» и др. Для того чтобы получить необходимую информацию, нужно использовать весь комплекс тактических средств. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия является неотложным, первоначальным и неповторимым действием.

Большое значение для восстановления механизма ДТП дает осмотр транспортного средства. Немаловажное значение, как для воссоздания механизма ДТП, так и для выявления причин и условий, способствовавших совершению происшествия, имеет осмотр трупа или одежды пострадавшего. В процессе допроса свидетелей, потерпевших, подозреваемых и обвиняемых можно получить информацию, необходимую для определения механизма ДТП. Отдельные обстоятельства ДТП могут быть также установлены при проведении судебно-медицинской, судебно-биологической, судебно-химической и других экспертиз [2].

Основной профилактической деятельностью является наиболее полное и всестороннее выявление причин и условий, способствовавших совершению ДТП. В качестве причин и условий, способствовавших совершению ДТП, наиболее часто выступают техническое состояние транспортных средств (неисправности, возникающие в процессе эксплуатации), дорожные условия, действия пешеходов и пассажиров. Иногда причиной ДТП является действие (бездействие) должностных лиц, ответственных за эксплуатацию и ремонт транспортных средств, за организацию движения, за состояние дорог.

В ходе рассмотрения конкретного дела необходимо выяснить причины возникновения опасных ситуаций на данном участке дороги; нарушения в порядке обслуживания и поддержания ТС в нормальном состоянии в транспортных организациях; нарушения, связанные с поддержанием проезжей части дорог, дорожных знаков в надлежащем состоянии. И в случае выявления нарушений выносятся определения об устранении выявленных недостатков в соответствующие организации. В этом и заключается профилактическая работа.

**Библиографический список**

1. «Современные возможности судебной экспертизы (методические рекомендации для экспертов, следователей и судей)». М. 2000.
2. «Эксперименты по определению видимости при расследовании ДТП, совершённых в тёмное время суток (Методические рекомендации)». Минск, 2007.

**Bibliograficheskiy spisok**

1. «Sovremennyevozmozhnostisudebnoyeksptertizy (metodicheskie rekomendatsii dlya ekspertov, sledovately I sudey)». М. 2000g.
2. «Eksperimenty po opredeleniyu vidimosti pri rassledovanii DTP, sovershennykh v temnoe vremya sutok (Metodicheskie rekomendatsii)». Minsk, 2007.

**Тапышпан Андрей Михайлович** – старший преподаватель кафедры «Транспортно-технологические средства» Тувинского государственного университета, г. Кызыл

**Tapyshpan Andrei** – senior lecturer in "Transport and technological means" Tuvan State University, Kyzyl

**Черноусов Владимир Николаевич** – доцент кафедры «Транспортно-технологические средства» Тувинского государственного университета, г. Кызыл, E-mail: atitf@mail.ru

**Chernousov Vladimir** – Associate Professor of "Transport and technological means" Tuvan State University, Kyzyl, E-mail: atitf@mail.ru

УДК 340+347.9(47)

**К ВОПРОСУ ОБ ЭФФЕКТИВНОСТИ РОССИЙСКОЙ СУДЕБНОЙ ВЛАСТИ**

*Чепунов О.И.*

*Федеральное бюджетное государственное учреждение высшего профессионального образования " Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации", Москва*

**ON THE EFFICIENCY OF THE RUSSIAN JUDICIARY**

*Chepunov O.I.*

*The Federal budget State institution of higher professional education "Russian Academy of national economy and public administration under the President of the Russian Federation", Moscow*

В статье сделана попытка осмысления категории «эффективности судебной власти». Рассматриваются теоретико-правовые вопросы эффективности судебной власти в процессе судебной реформы в РФ, составляющие элементы эффективности судов, правосудия, судебной системы. Проведен анализ критериев оценки эффективности судебной власти и их политико-правового значения. Указываются направления по повышению эффективности судебной власти в Российской Федерации и государственной власти в целом.

**Ключевые слова:** Правосудие, судебная власть, ветвь власти, эффективность и ее критерии, судебная реформа, судебная система, исполнение решений, судебные стандарты.

The article is an attempt of understanding of such category as «efficiency of the judiciary». Theoretical and legal questions of the effectiveness of the judiciary in the process of judicial reform in the Russian Federation, the constituent elements of the efficiency of courts of justice, the court system are discussed. The analysis of the performance criteria of the judiciary and the political and legal importance, indicate directions to improve the efficiency of the judicial power in the Russian Federation and the government as a whole are given.

**Key words:** Justice, the judiciary, the branch of power efficiency and its criteria, judicial reform, the judicial system, the decisions, judicial standards