службе независимо от того, находятся ли они в непосредственном подчинении одного из них другому.

Также ст. 20 ч. 1 того же Закона изложить в следующей редакции: Гражданин, претендующий на замещение должности гражданской службы, включенной в перечень, установленный нормативными правовыми актами Российской Федерации, а также гражданский служащий, замещающий должность гражданской службы, включенную в перечень, установленный нормативными правовыми актами Российской Федерации, ежегодно, не позднее 30 апреля года, следующего за отчетным, представляет представителю нанимателя сведения о своих доходах, имуществе и обязательствах имущественного характера, а также о доходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера всех членов своей семьи о расходах и имеющемся имуществе не только близких родственников но и бывших супругов, а также лиц проживающих вместе с ними.

Государственная гражданская служба должна быть правовой, четко организованной, социально ориентированной, прочно связывать общество с государством.

1. Камолов С.Г. Антиконтфликтология. Вопросы преподавания управленческой конфликтологии в вузах. Монография. ISBN: 978-5-906367-35-8. М.: Издательство "Международные отношения", 2016.
2. Костенников М.В., Куракин А.В., Павлюк А.В. К вопросу о понятии и методах государственного управления в административном праве // Административное и муниципальное право. 2013. № 5. С. 430-439.
3. Терминологический справочник по электронному правительству / отв. ред. М.Ю. Игитян. — М.: Фонд поддержки международных программ. 2017. — 48 с.

Шаблинский П.П.

Виды и причины дорожно-транспортных происшествий

Академия управления МВД России

doi:10.18411/spc-20-03-2018-12

idsp: 000001:spc-20-03-2018-12

Обеспечение безопасности дорожного относится к числу значимых социально-экономических проблем не только России и всего мира. В результате дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) в разных странах ежегодно погибает более 1 млн. человек и до 50 млн. получают ранения. В случае сохранения тенденции роста аварийности к 2030 году ДТП займут пятое место среди основных причин смертности в мире.

Глобальные экономические потери, связанные с летальными исходами и травмами от ДТП, по оценкам Всемирного Банка, достигают в некоторых странах 2% валового национального продукта, а суммарные годовые издержки превышают 500 млрд. долларов США.

К сожалению, проблема обеспечения безопасности на дорогах сохраняет свою актуальность и для России. В нашей стране в условиях продолжающегося роста уровня автомобилизации (с 2005 г. он увеличился в полтора раза и сейчас во многих городах на тысячу жителей в среднем приходится по 300 единиц автотранспорта) государству на протяжении ряда лет удалось обеспечить некоторое сокращение общего количества ДТП и пострадавших. Однако абсолютные показатели аварийности в России пока остаются высокими.

Именно ГИБДД осуществляет контрольно-надзорные и профилактические функции. Сотрудники ГИБДД обеспечивают государственный технический надзор за предприятиями, имеющими на своем балансе автобусы и автомашины,

предназначенные для перевозки пассажиров; осуществляют дорожный надзор за организациями, отвечающими за состояние автомобильных дорог; общаются с гражданами: выявляют водителей допустивших нарушение ПДД, ведут активную пропагандистскую работу. Именно сотрудники ГИБДД первыми оказываются на месте ДТП и первыми приходят на помощь пострадавшим. По нашему мнению можно предложить несколько классификаций ДТП по видам. Первая классификация, по степени нанесенного вреда:

- с повреждениями транспортных средств;
- повреждениями транспортных средств и с пострадавшими.

С первым видом происшествий вопросов не возникает: все транспортные средства застрахованы по ОСАГО, некоторые по КАСКО, ущерб возмещают страховые компании, в случае несогласия одного из участников ДТП, всегда можно обратиться с исковым заявлением в суд.

Второй вид происшествий связан с увечьями, иногда и смертью. Рассмотрим факторы риска приводящие к подобным последствиям:

- состояние опьянения;
- нарушение скоростного режима;
- выезд на полосу встречного движения;
- нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Еще один вид классификации ДТП, классификация по видам самих происшествий.

- столкновение транспортных средств;
- опрокидывание транспортных средств;
- наезд на стоящие транспортное средство или препятствие;
- наезд на пешехода;
- наезд на велосипедиста;
- наезд на животное.

Более развернутая классификация ДТП позволит нам уточнить их причины, и сделать выводы о том, как минимизировать количество ДТП и смягчить их ущерб. Выше, мы уже рассматривали факторы риска приводящие к ДТП с пострадавшими. Сейчас, нами будут рассмотрены общие причины, для всех видов ДТП:

1. Усталость водителя. Желание водителя во что бы то ни стало доехать до определенного пункта приводит к тяжким последствиям. Установка приборов, учитывающих непрерывное время в пути, даже на частных автомобилях, позволит существенно снизить риск ДТП по этой причине.
2. Несоблюдение дистанции. Агрессивная манера вождения некоторых участников дорожного движения, когда один водитель, намеренно не соблюдает дистанцию, чтобы его пропустили, также приводит к тяжким последствиям. На некоторых современных автомобилях, уже начали устанавливать устройства способные самостоятельно контролировать дистанцию и в случае необходимости притормаживать. Данные устройства могут существенно сократить уровень аварийности, но без желания самих участников дорожного движения, этого будет недостаточно.
3. Выезд на полосу встречного движения. Эта причина, практически всегда приводит к лобовому столкновению. Установка разделителей полос, конечно решит эту проблему, но без желания самих участников дорожного движения, минимизировать эту причину невозможно.
4. Сложные дорожные условия. Можно выделить и как отдельную причину, но практически всегда она сопутствующая и связана с другими нарушениями правил дорожного движения.

5. Несоблюдение скоростного режима. Конечно возможно оборудовать все транспортные средства контроллерами скорости привязав их координаты через ГЛОНАС, но это приведет к значительному подорожанию транспортных средств. В очередной раз становится понятно, что и здесь основная причина, желания водителя транспортного средства.
6. Неуверенность водителя транспортного средства. Участник дорожного движения недавно получивший водительское удостоверение, не имеет достаточного опыта управления транспортным средством. Конечно можно ввести некоторые законодательные ограничения, но и здесь прежде всего важна сознательность водителя транспортного средства, его желание осознанно соблюдать правила дорожного движения.

Здесь мы рассмотрели далеко не все причины дорожно-транспортных происшествий, но рассмотрев основные из них, мы приходим к выводу, что основная причина совершения ДТП несознательность водителя управляющего транспортным средством. В государственном управлении существует два универсальных метода урегулирования общественных отношений: убеждение и принуждение. Большинство участников дорожного движения соблюдают правила дорожного движения, боясь наступления ответственности. Выезжают на полосу для движения общественного транспорта и сворачивают с нее только возле камер видеонаблюдения, используют антирадары или специально программное обеспечение, чтобы избежать ответственности.

По нашему мнению это метод безусловно эффективен, но только до определенного момента. Задачей государства в целом и ГИБДД, как основного органа координирующего процессы в сфере безопасности дорожного движения, добиться от участников дорожного движения полного неприятия к правонарушениям за рулем. Это невозможно сделать без целенаправленной, планомерной профилактической работы и основная роль в профилактике ДТП ложится на плечи ГИБДД.

1. WHO Library Cataloguing-in-Publication Data: Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. WorldHealthOrganization. 2013. ISBN 978 92 456456. С.
2. Доклад «Противостояние «Смерти на колесах. Обеспечение безопасности дорожного движения в Европе и Центральной Азии» : www.worldbank.org.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: от 30.12.2001 № 195-ФЗ
4. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ

Шматова Е.С., Золотарева Л.И.

Международное сотрудничество в сфере экологии: реализация Киотского протокола и перспективы Парижского соглашения

*Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ)
имени М.И Платова
(Россия, Новочеркасск)*

doi:10.18411/spc-20-03-2018-13

idsp: 000001:spc-20-03-2018-13

Аннотация

Статья посвящена исследованию международного сотрудничества в сфере охраны окружающей среды по решению одной из основных экологических проблем современности – изменению климата на планете в связи с выбросом парниковых газов. Проведен анализ Киотского протокола как важнейшего международного документа по охране окружающей среды с констатацией целей и механизма его реализации. Рассмотрены аспекты участия ведущих стран мира в выполнении обязательств, предусмотренных в рамках Киотского протокола. Приведены точки зрения по наиболее