

учно-технической информации и организационно-технологических средств, реализующих процессы создания, сбора, обработки, систематизации, поиска и предоставления научно-технической информации для удовлетворения потребностей государства, юридических и физических лиц.

При детальном анализе становится понятным, что документированная информация, ресурсы и система представляют собой организацию форм отражения и хранения научно-технической информации, но не ее объект. По нашему мнению, объектами научно-технической информации будут являться сами результаты научно-технической деятельности. В зависимости от того, представлены ли результаты как нематериальные (опубликованные чертежи, формулы, идеи) или материальные (промышленный образец, изобретение) будет зависеть правовой режим научно-технической информации.

В свете сказанного представляется возможным уточнить определение научно-технической информации не как сведений о документах и фактах, а как сведений о результатах, полученных в ходе научной, научно-технической и инновационной деятельности, зафиксированных на материальных носителях с реквизитами, позволяющими ее идентифицировать.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ ПРИНУЖДЕНИЕ В РЕАЛИЗАЦИИ РЕЖИМА БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Гиммельрейх О. В., Академия МВД Республики Беларусь

Научный руководитель: канд. юрид. наук, доцент С. П. Чигринов

Объекты железнодорожного транспорта эксплуатируются в особом режиме, который создается путем установления и реализации совокупности правовых, организационных и технико-юридических норм, правил, инструкций, сочетающих различные комбинации запретов и позитивных обязанностей. Их применение и соблюдение способствует реализации различных аспектов безопасности на железнодорожном транспорте, обеспечивается активными способами целенаправленного воздействия на сознание и поведение коллективных и индивидуальных социальных субъектов – убеждения и принуждения. Если метод убеждения служит для формирования правильных взглядов, чувств, понимания необходимости добровольного выполнения предписаний, правил, норм, то с помощью принуждения достигается определенное государственно-правовое состояние (в частности, устойчивого, бесперебойного и безопасного функционирования железнодорожного транспорта), опосредованное публичным интересом.

Как отмечает Л. А. Шарнина, «в публичном интересе заключается общее благо, обладание которым ценно для каждого индивида, поэтому ограничение прав и свобод личности вполне возможно, исходя из публичных интересов».

Применение метода государственного принуждения детерминировано повышенной общественной опасностью железнодорожного транспорта для окружающих, его экстерриториальным характером, централизацией в управлении перевозочным процессом и обеспечением его безопасности, непрерывностью производственно-технологических операций, надлежащим выполнением работниками транспорта обязанностей, связанных с управлением подвижными составами как источниками повышенной опасности.

В современной науке административного права ученые-административисты выделяют 4 группы мер административного принуждения: предупреждения, пресечения, административно-процессуального обеспечения и ответственности.

Однако в отличие от общетеоретического и отраслевого исследования административно-правовое принуждение на железнодорожном транспорте в Республике Беларусь должно научного исследования и развития не получило.

Положения правовой доктрины о приоритете административно-предупредительных мер подтверждаются результатами проведенного нами социологического исследования. Так, в апреле–мае 2015 г. в ходе анкетирования 1950 респондентов установлено, что 72,7 % работников железной дороги, 60,2 % пассажиров и 54,0 % сотрудников ОВДТ среди иных административно-принудительных мер в качестве наиболее эффективных отметили *меры административного предупреждения*.

Таким образом, научно-теоретическое осмысление проблемы административно-правового принуждения в области обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте продиктовано дальнейшим развитием правоотношений на транспорте, увеличением пассажиропотока, ростом числа транспортных средств и объектов железнодорожной инфраструктуры, иными факторами среды функционирования железнодорожного транспорта.

УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ ПОЛНОМОЧИЯ ПРЕЗИДЕНТА ФРАНЦИИ

Ковалёнок М. А., Белорусский государственный университет

Научный руководитель: д-р юрид. наук, доцент О. И. Чуприс

Эволюция института президентства в V Французской республике в не-малой степени обусловлена личными качествами деятелей, занимавших должность Президента. Первый из них генерал Шарль де Голль, после конституционной реформы 1962 г. еще более усилившей власть главы государства, характеризовал этот институт как «гарант судьбы Франции и судьбы Республики».

Согласно ст. 5 Конституции (в редакции 2008 г.) Президент следит за соблюдением Конституции, обеспечивает нормальное функционирование публичных властей. Он является гарантом обеспечения национальной не-