

Устинова І. П., к.ю.н., доцент,  
Велікян Л. А., студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ПИТАННЯ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПОСАДОВИХ ОСІБ КОНТРОЛЮЮЧИХ ОРГАНІВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ**

Питання юридичної відповідальності посадових осіб авіаційної галузі в сучасному законодавстві та в практичному житті є актуальним із-за значимості наслідків через порушення вимог законодавства. Специфіка авіаційної галузі передбачає не лише фінансові порушення, а і порушення в сфері надання авіаційних послуг по перевезенню, транспортуванню, експлуатації авіаційного транспорту тощо. Тому автори обмежуються у своєму дослідженні лише питанням відповідальності посадових осіб у фінансовій сфері. В Україні система державного фінансового контролю не забезпечує на належному рівні фінансово-бюджетну дисципліну, про що свідчать зростаючі з кожним роком обсяги порушень і зловживань. Діюча система фінансового контролю у авіаційній сфері є недосконалою. Це пов'язано з незавершеністю формування всієї системи фінансового контролю в Україні та її реформуванням у зв'язку із децентралізаційними процесами. Відсутні єдині концептуальні основи його організації, розірване правове поле, відсутня методологічна цілісність і чіткість, допускається дублювання у функціях органів державного фінансового контролю.

Актуальним питанням правової науки є визначення персональної відповідальності осіб контролюючих органів авіаційної галузі (Державної авіаційної адміністрації) в частині освоєння та витрачання коштів за Державними програмами фінансування авіаційної галузі. Відповідно до чинного законодавства відповідальність посадових осіб контролюючих органів настає за наступних умов: неправомірність рішень, дій або бездіяльність посадових осіб; наявність шкоди або збитків, завданих особам або їх майну; причинний зв'язок між неправомірним рішенням посадової особи і шкодою (збитками). Дисциплінарні стягнення застосовуються до державного службовця за невиконання чи неналежне виконання службових обов'язків, перевищення своїх повноважень, порушення обмежень, пов'язаних з проходженням державної служби, а також за вчинок, який порочить його як державного службовця або дискредитує державний орган, в якому він працює. До службовців, крім дисциплінарних стягнень, передбачених чинним законодавством про працю України, можуть застосовуватися такі заходи дисциплінарного впливу: попередження про неповну службову відповідність; затримка до

одного року в присвоєнні чергового рангу або в призначенні на вищу посаду. За невиконання або неналежне виконання посадовими особами органів державної податкової служби своїх обов'язків вони притягаються до дисциплінарної, адміністративної, кримінальної та матеріальної відповідальності згідно з чинним законодавством. Збитки, завдані неправомірними діями посадових осіб органів державної податкової служби, підлягають відшкодуванню за рахунок коштів державного бюджету. Не досить зрозумілою є позиція законодавця щодо фінансової відповідальності посадової особи контролюючого органу в частину порушення фінансової дисципліни.

Актуальне теоретичне та практичне питання полягає в тому, що в Бюджетному кодексі не визначено суб'єкта, уповноваженого на притягнення до відповідальності керівників контролюючих органів, зокрема авіаційної галузі, які можуть виступати суб'єктами більшості передбачених Бюджетним кодексом правопорушень. Якщо, наприклад, керівників територіальних органів може притягти до відповідальності начальник Головного управління, то регламентація питання притягнення до відповідальності останнього відсутня. У БК передбачено, що законодавством встановлена персональна відповідальність керівників державних контролюючих органів за реалізацію наданих йому великих повноважень у бюджетному процесі. Але стосовно питання про порядок реалізації цієї відповідальності норма відсутня.

Можливим способом заповнення цієї правової прогалини може бути встановлення судової процедури залучення до відповідальності за бюджетні правопорушення посадових осіб Державної авіаційної служби та ін.

З метою вдосконалення та усунення неузгодженостей і недоліків необхідно чітко регламентувати функції, права і відповідальність фінансових і авіаційних контролюючих органів при затвердженні кошторисів витрат і штатних розкладів, внесення змін до них, впровадити нові та удосконалити чинні нормативи планування видатків та використання бюджетних коштів і матеріальних цінностей, законодавчо визначити предмет і обсяг фінансового контролю, який стосовно бюджетних коштів повинен здійснюватися головними розпорядниками бюджетних коштів, підрозділами відомчого контролю, фінансовими органами та органами Державного казначейства, встановити відповідальність посадових осіб за невиконання або неналежне виконання цих функцій.

Сьогодні, коли вся бюджетна система України знаходиться на стадії докорінного реформування, питання відповідальності контролюючих органів авіаційної сфери є важливим і не повинно залишитися поза межами правового регулювання.

### *Література*

1. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 р. № 2755-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 13-14, № 15-16, № 17. – Ст. 112.
2. Бюджетний кодекс України від 8 липня 2010 р. № 2456-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 50-51. – Ст. 572.
3. Про державну службу: Закон України від 16 грудня 1993 р. № 3723-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 52. – Ст. 490.
4. Терещенко М. К. Концептуальні підходи щодо вдосконалення ефективності системи органів державного фінансового контролю / М. К. Терещенко // Сталий розвиток економіки. – 2013. – № 4. – С. 363-367.

УДК 342.95 (043.2)

**Юринець Ю. Л.**, к.ю.н., доцент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

### **ФУНКЦІОНУВАННЯ МУЗЕЇВ АВІАЦІЇ ЗА КОРДОНОМ: ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ АСПЕКТ**

У світі останнім часом зростає інтерес до створення та відвідування технічних музеїв. Так, дослідження Institute of Museum Services (США) свідчить, що станом на 1979 рік у США 45 % людей відвідували природно-технічні музеї, 24 % – історичні і 12 % – художні музеї [1, с. 3]. Одним із видів технічних музеїв є музеї авіації. У даній статті здійснюється спроба узагальнити досвід організації роботи найбільших авіаційних музеїв світу.

За версією телеканалу CNN (2014 р.), до ТОП-14 кращих музеїв авіації віднесені [2]:

1. Смітсонівський музей авіації та космонавтики (Вашингтон).
2. Імперський військовий музей Duxford (Великобританія).
3. Національний музей ВПС США (Райт-Паттерсон).
4. Авіаційний центр та Боїнг Тур (Вашингтон, США).
5. Французький музей авіації та космонавтики.
6. Державний музей авіації України (Київ).
7. Пімскій музей повітря і космосу (Арізона, США).
8. Польський музей авіації (Краків).
9. Китайський музей авіації.
10. Авіаційно-космічний музей (Канада).
11. Музей Ангар-7 Red Bull (Зальцбург, Австрія)
12. Авіабаза медичної Королівської Служби Доктор (Аліс-Спрінгс, Австралія).
13. Центральний музей Військово-Повітряних Сил (Моніно, Росія)
14. Авіаційний музей в Палм-Спрінгс (Каліфорнія, США).