

відповідальності, а з іншої – як податкову санкцію, але конкретна міра відповідальності не може носити подвійний характер. Вона не може відноситися одночасно до двох галузей права.

Досліджувати ознаки, що свідчать про самостійність фінансово-правової відповідальності, необхідно порівнюючи з аналогічними ознаками адміністративної відповідальності, що дасть нам одержати додаткові докази самостійної природи фінансово-правової відповідальності. Поняття податкового правопорушення, податкових санкцій не передбачені адміністративним законодавством, і тому за здійснення податкового правопорушення настає застосування заходів фінансової, а не адміністративної відповідальності.

Застосування фінансово-правової відповідальності до фізичних та юридичних осіб дозволяє відмежувати фінансово-правову від адміністративної відповідальності, що носить характер "особистої (персональної) відповідальності" посадових осіб і громадян-підприємців [11, С. 133]. Останні теоретичні розробки вчених в галузі адміністративного права часто-густо підтримують такий погляд [12, С.430]. Саме останнє розуміння та поняття фінансової санкції є важливим при вирішенні правовідносин, що виникають у транспортних організацій.

Однією з відмінностей фінансово-правової відповідальності від адміністративної є різні обсяги грошових сум, що стягуються при застосуванні фінансових санкцій (значні) і при застосуванні адміністративної санкції за фінансову правопорушення (незначні в зіставленні з фінансовими – максимальний розмір до 40 нмдг) [1, С. 77]. Притягнення до фінансово-правової відповідальності не виключає одночасне притягнення до інших видів юридичної відповідальності. Деякі автори не включають відносини фінансово-правової відповідальності у структуру предмету адміністративного права, а тому в предмет адміністративного права не входять відносини, що складають фінансову діяльність держави і відносини фінансової відповідальності.

Отже, фінансово-правова відповідальність – це міра державного осуду, яка виявляється у нормативному та забезпеченому державним примусом у фінансовому праві обов'язку суб'єкта фінансового правопорушення зазнавати заходів державного примусу у вигляді фінансових санкцій за вчинене ним правопорушення у сфері публічної фінансової діяльності. [1, С. 116].

На нашу думку, напрям наукових спорів необхідно спрямувати у площину пошуків найбільш ефективної моделі правового регулювання суспільних відносин, яка б збалансовувала публічні та приватні інтереси суб'єктів транспортних відносин.

Література

1. Іванський А. Й. Фінансово-правова відповідальність : теоретичний аналіз : монографія.– О. : Юридична література, 2008.– 504 с.
2. Нагребельний В.П. Фінансове право України . Загальна частина/В.П. Нагребельний, В.Д.Чернадчук, В.В. Сухонос.–Суми:Університетська книга,2004.–320с.
3. Коментар до законодавства про фінансово-правові санкції/ авт.. коментар Е.С. Дмитренкою.:К:Юрінком Інтер, 2007.–416с.
4. Адміністративне право України. Академічний курс: у 2 т. /В.Б. Авер'янов (голова редкол.) та ін..–К.:Юридична думка, 2004.–584 с.

УДК 342.95(043.2)

Юринець Ю.Л.,

к.ю.н.,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТВОРЕННЯ ТА ДІЯЛЬНОСТІ НАУКОВО- ТЕХНІЧНИХ МУЗЕЇВ

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]. Згідно Конвенції ЮНЕСКО від 14.11.1970 р. про заходи, спрямовані на заборону та запобігання незаконному ввезенню, вивезенню та передачі права власності на культурні цінності, до культурних цінностей відносяться, зокрема, цінності, що стосуються історії, включаючи історію науки і техніки. Згідно Закону України "Про охорону культурної спадщини", до об'єктів культурної спадщини, зокрема, віднесені об'єкти науки і техніки ? унікальні промислові, виробничі, науково-виробничі, інженерні, інженерно-транспортні, видобувні об'єкти, що визначають рівень розвитку науки і техніки певної епохи, певних наукових напрямів або промислових галузей. В ст. 6 Закону України "Про музеї та музейну справу" науково-технічні музеї виділені в окремий вид музеїв.

Початок широкої музеєфікації техніки припав на другу половину XIX ст., на період її бурхливого розвитку. Поштовхом для такої музеєфікації слугували виставки науково-технічних досягнень. Так, по суті, виникли Музей науки і техніки в Лондоні (оформився в самостійну установу в 1910 р., хоча початок йому було покладено після виставки

1851 р.), Політехнічний музей у Москві (створений на базі Політехнічної виставки 1872 р.), Німецький музей у Мюнхені (1903), Місто науки і техніки Ла Віллет в Парижі (1986), Національний технічний музей у Празі (1908), Музей науки і промисловості в Чикаго (1936) та багато інших [1].

Однак, якщо за кордоном технічні музеї – одні з найпопулярніших і затребуваних об'єктів культури, то у нашій країні ця сфера робить тільки перші кроки. Це пояснюється рядом причин і, насамперед, їх відомчою приналежністю [1, 2]. Як зазначається в роботі [1], в Україні пам'ятки науки і техніки, які знаходяться в експозиціях державних музеїв, є поодинокими і не дають можливості на їх прикладі простежити шлях науково-технічного прогресу. Значно більша їх частина зберігається в музеях історії підприємств і установ, які переважно працюють на громадських засадах. Нині в Україні налічується майже 6000 громадських музеїв [3, с. 27].

Але головне, що в Україні сьогодні немає загальнодержавного технічного музею, котрий міг би виконувати ту ж функцію, що її виконують великі технічні музеї в багатьох розвинених країнах світу. І у нас неодноразово були спроби започаткувати такий музей, але всі вони закінчилися невдало. Ці зусилля не були належним чином підтримані керівництвом країни [1, с. 6]. Наприклад, у Програмі розвитку музейної справи на період до 2005 року, затвердженій Постановою Кабінету Міністрів України від 30.03.2002 р. № 442, про створення загальнодержавної системи технічних музеїв навіть не згадується. Мова йде лише про удосконалення роботи окремих відомчих музейних установ за рахунок самих відомств. В наступному навіть такі усічені програми не приймалися.

Звичайно, і в Україні працюють науково-технічні музеї. Зокрема, у сфері авіації, космонавтики та дослідження Всесвіту відзначаються [4]: *Державний музей авіації в Києві, Житомирський музей космонавтики, Полтавський музей стратегічної та дальньої авіації, Полтавський музей космонавтики, Феодосійський музей дельтапланеризму, Київський планетарій, Музей історії Головної астрономічної обсерваторії НАН (Київ)*. Однак слід визнати, що дані музеї працюють не завдяки державній підтримці, а часом всупереч.

Наприклад, Державний музей авіації України, який вважається найбільшим в Україні музеєм технічного профілю (відкритий 30.09.2003 р., напередодні святкування 100-річчя світової авіації та 80-річчя авіації України), розміщений на території площею 20 гектарів, налічує понад 70 експонатів: *гелікоптерів, ракетноносців, винищувачів, навчаль-*

но-тренувальних та пасажирських літаків [5] (фото експонату – з сайту [5]).

Водночас, Німецький музей у Мюнхені налічує 28.000 експонатів, що представляють більше 50 галузей науки. Великі колекції експонатів музею зі світу техніки і природознавства оглядають щорічно більше півтора мільйонів чоловік [6]. Не викликає сумніву, що без належної державної підтримки цей об'єкт культури не мав би таких можливостей та досягнень.

Суттєвим недоліком у правовому регулюванні діяльності технічних музеїв є відсутність відповідних нормативно-правових документів, прийнятих на державному рівні. Так, Асоціацією працівників музеїв технічного профілю прийняте Типове положення про музей історії підприємства [1, с. 164-169]. Однак воно носить рекомендаційний характер і не є обов'язковим до виконання.

Література:

1. Гріффен Л.О. Український технічний музей / Л.О. Гріффен, В.О. Константинов // Центр пам'яткознавства НАН України та УТОПІК.– Ніжин: Видавництво "Аспект-Поліграф", 2008.– 170 с.
2. Бакаютова Л. Н. Модернизация деятельности технических музеев: отечественный и зарубежный опыт: на примере музеев связи: дис... канд. культурологи: 24.00.03 / Л.Н. Бакаютова.– Санкт-Петербург, 2008.– 222 с.– Электронный доступ: <http://www.dissercat.com/content/modernizatsiya-deyatelnosti-tekhnicheskikh-muzeev-otechestvennyi-i-zarubezhnyi-opyt-na-prime>
3. Константинов В.О. З історії створення музеїв підприємств і установ міста // Збереження пам'яток науки і техніки в музеях: історія, досвід, перспективи. Зб. наук. статей.– К., 2001.– С. 27.
4. Сайт Державного політехнічного музею при Київському політехнічному інституті.– Електронний доступ: <http://museum.kpi.ua/ukraine/>
5. Сайт Державного музею авіації України.– Електронний доступ: <http://aviamuseum.com.ua/uk/>
6. Німецький музей (Мюнхен): Матеріал из Википедии – свободной энциклопедии.– Электронный доступ: <http://ru.wikipedia.org/wiki/>.