

кошти його учасникам. По-друге, позитивно вплине на учасників господарського конфлікту, які спільно можуть прийняти найбільш вигідне для всіх рішення та зберегти порядні партнерські відносини.

Ще одним позитивним моментом Проекту Закону України «Про медіацію» є можливість використати інститут медіації в господарському спорі з нерезидентом. Під час судового вирішення спору з учасником-нерезидентом господарський суд має впевнитися в тому, що такого учасника належним чином повідомлено про час і місце розгляду справи, що на практиці є надзвичайно складним завданням [2].

Тож бачимо, що медіація дійсно може стати альтернативним способом вирішення господарських спорів у сфері української авіації, що значно спросить процесуальну процедуру їх врегулювання.

Література

1. Господарський процес: підручник / за заг. ред. Світличного О.П. – К.: НУБіП України, 2016 – 337 с.

2. Шевченко Ю. Роль медіації у вирішенні господарських спорів [Електронний ресурс] / Ю. Шевченко. – Режим доступу до ресурсу: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/gospodarske-pravo/rol-mediaciyi-u-virishenni-gospodarskih-sporiv.html>

3. Рєзнікова В.В. Медіація (посередництво) як спосіб вирішення господарських спорів [Електронний ресурс] / В.В. Рєзнікова. – Режим доступу до ресурсу: www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis.../cgiirbis_64.exe?

УДК 656.7.072(043.2)

Ячменський М.М., студент,
Економіко-правовий факультет,
Одеський національний університет ім. І.І. Мечникова,
м. Одеса

Мартінова В.В., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирєва В.П., к.ю.н., доцент

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Цивільна авіація як одна з основних складових єдиної транспортної системи вирішує завдання щодо організації

міждержавних транспортних зв'язків, задоволення потреб населення в авіаційних перевезеннях як на території України, так і за її межами.

Слід зазначити, що в даний період через складну економічну та суспільно-політичну ситуацію в Україні, розвиток ринку авіаційних послуг зазнав істотних збитків. У порівнянні з 2000 роком у 8 разів скоротився об'єм авіаційних перевезень. В цей час зросла кількість вітчизняних комерційних авіакомпаній, що конкурують між собою на ринку авіаційних послуг. Парк літаків цивільної авіації надзвичайно застарів, понад 80% пасажирських літаків експлуатуються більше ніж 10 років, їх технічний рівень не відповідає сучасним стандартам, навіть у провідних компаній на ринку авіаційних послуг, відсутні необхідні фінанси для відновлення парку повітряних суден. На сьогоднішній день основними проблемами розвитку авіаційної галузі України є зношеність основних фондів (60%), дефіцит кваліфікованих кадрів (57%), невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам (65%), відсутність державної підтримки створення нової техніки й впровадження сучасних технологій (30%), відсутність державної програми підтримки розвитку авіатранспортної та авіабудівної систем (60%), жорстка податкова політика держави відносно авіаційної галузі (40%), недостатній рівень правової бази сертифікації експлуатантів, невизначеність умов діяльності та підвищений економічний ризик управління авіакомпаній (55%), недостатня модернізація парку повітряних суден (65%), велика кількість формальностей при міжнародних авіаперевезеннях (70%) [1, с. 124].

У той же час буде доцільно виділити низку надзвичайно актуальних проблем в галузі забезпечення безпеки польотів у цивільній авіації, зокрема, недосконалість наявних тренажерів, що призводить до подорожчання підготовки, зниження навиків членів екіпажу в керуванні повітряними судами, особливо в складних метеорологічних умовах і в аварійних ситуаціях; недостатня оснащеність цивільної авіації технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки, в тому числі апаратурою виявлення вибухових речовин; невідповідність інформаційного забезпечення безпеки польотів потребам системи державного регулювання, що ускладнює своєчасне прийняття рішень з метою запобігання авіаційних надзвичайних ситуацій; застаріла лабораторна база й устаткування науково-дослідних і проектних організацій цивільної авіації та промисловості, що забезпечують відпрацьовування і вирішення технічних проблем забезпечення безпеки цивільної авіації; відсутність порядку фінансування витрат на утримання і розвиток

служби пошукового й аварійно-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації; недостатнє фінансування робіт із забезпечення безпеки цивільної авіації і надійності авіаційної техніки [3, с. 28-30].

Проте, для досягнення розвитку авіації, необхідно також удосконалити нормативно – правову та матеріально – технічну базу шляхом розробки законодавчих актів України і галузевих нормативних правових документів, що регламентують забезпечення авіаційної безпеки, приведення законодавчих та інших нормативних правових актів у відповідність з основними принципами розвитку системи забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації України з урахуванням стандартів і рекомендацій міжнародного світового співтовариства [2, с. 396].

Відзначу, що важливе значення має оснащення аеропортів і авіапідприємств сучасним високотехнологічним устаткуванням і технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки, використання новітнього устаткування при огляді пасажирів, багажу, вантажів і пошти, у тому числі через використання коштів від аеропортових зборів.

Державне регулювання та політику в галузі безпеки польотів має бути спрямовано на розвиток державної системи безпеки польотів цивільної авіації, що передбачає підвищення ролі держави в дотриманні міжнародних стандартів безпеки польотів.

Література

1. Новикова М.В., Михальченко І.Г. Організаційно-економічний механізм глобалізаційних процесів в авіаційній галузі. – Зб. наук. пр.: Формування ринкових відносин в Україні. – К., 2008, – Вип. 5 (84). – С. 124-130.

2. Новикова М.В., Решетило О.С. Перспективи та пріоритети економічного розвитку авіаційної галузі України у контексті глобального конкурентного середовища // Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на авіаційному транспорті». – К., 2008. – С. 396-399.

3. Соколи І., Олейникова О. Цивільна авіація України: тенденції, перспективи, пріоритети // Економіст. – 2007. – № 5. – С. 28-30.