

маркетингових досліджень, підтримку зв'язків із постачальниками і користувачами, організацію документообігу тощо. Також складовою частиною цього бізнесу є й Internet-банкінг, який передбачає можливість користування послугами банків через Internet- 24. Відомо, кіберкомерція має стабільний і урегульований ринок, що забезпечує доступ до інвестиційного капіталу, експортного ринку, зростання кількості Інтернет - підприємств, створення нових робочих місць, збільшення податкових надходжень від застосування електронних платежів.

Втім, кіберкомерція в Інтернет-мережі та інших електронних мережах спрямована на прискорення офертно-акцептних цивільно-правових відносин швидкості постачання товарів та надання послуг за миттєвим укладенням розрахунків у договорах, що викликає зміцнення економіки в цілому й її фінансову виробничо-промислову послуго-забезпечувальну діяльність.

Література

1. Чучковська А.В. Правове регулювання електронної комерції в Україні: навч. посіб. Київ: Центр учбової літератури, 2007. 224 с.
2. Васильєв Ю.Ю. Електронна комерція як інструмент просування товарів на ринку побутової техніки. Международный научный журнал «Интернаука». 2017. № 1 (23). 2 т. С. 29-34.
3. Тардаскіна Т.М., Стрельчук Є.М., Терешко Ю.В. Електронна комерція: навч. посіб. Одеса: ОНАЗ ім. О.С. Попова, 2011. 244 с.
5. Про електронний цифровий підпис: Закон України від 22 груд. 2003 р. № 852-IV. Відомості Верховної Ради України. 2003. № 36. С. 1029-1035.

УДК 629.7.014-519(1-622 НАТО)(043.2)

Пильгун Н.В., к.ю.н., доцент,
Сторожик К.В., студентка,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ

РОЗВИТОК БЕЗПІЛОТНОЇ АВІАЦІЇ У ПРОВІДНИХ КРАЇНАХ НАТО

На сучасному етапі зростають потреби у новітньому технічному оснащенні авіаційної та космічної галузей. Тому з кожним роком ця галузь займає все більше місце як у військовій, так і в цивільній сфері. Особливу увагу займають безпілотні літальні апарати (БПЛА), які літають і сідають без фізичної присутності пілота на борту.

Виробництво БПЛА вкрай актуальне для військових, яким потрібно отримати певну розвідувальну інформацію. Також наявні ознаки універсальної функціональності: проведення розвідки стану різної місцевості після картографічних робіт, стихійних лих, а також тривалий моніторинг великих територій на відстані декілька тисяч кілометрів від бази для отримання оперативно-стратегічної інформації.

Проте переважна більшість сучасних технічних систем залишається орієнтованими на людину, як ключову ланку в управлінні цими системами. Це приводить до розвитку суперечностей, що вимагають повного перегляду і переосмислення ролі людини в них.

Особливо ці суперечності виявляються в тих системах, де людина виконує функцію управління в екстремальних умовах, на межі своїх фізіологічних можливостей. Виходом із такої ситуації є перехід до застосування систем, у яких негативний вплив людського фактора був би зведений до мінімуму [1, с. 61].

Виходячи з цього, використовуються тільки нові технології та існує певний цикл виробництва: від розробки ескізу до написання програмного забезпечення льотних випробувань. До розробок безпілотних моделей залучають талановитих студентів для підготовки кваліфікованого персоналу.

Військові операції в Афганістані, на Балканах та Близькому Сході підтвердили ефективність застосування сучасних технологій при веденні бойових дій і позначили нові напрямки їх розвитку з урахуванням досягнень у створенні інтелектуального зброї різного призначення. Одним із таких напрямків є подальше вдосконалення безпілотних літальних апаратів, яке йде по шляху зменшення радіолокаційної, оптичної та інфрачервоної помітності, збільшення дальності й тривалості польоту, поліпшення характеристик корисного навантаження, створення міні- та мікро- БПЛА [1, с. 62].

Розглядаючи перспективи розвитку безпілотної авіації, можна виділити кілька основних напрямів досліджень, проведених у провідних країнах НАТО. Найбільш важливим, за поглядами експертів, напрямком є створення безпілотних розвідувально-ударних систем нового покоління, призначених для вирішення задачі придушення системи ППО супротивника. Особливість цього напрямку полягає в наявності значної кількості малопомітних розвідувальних БЛА, здатних декілька діб знаходитися на чергуванні в повітрі та здійснюють спостереження і ретрансляцію. При цьому канали зв'язку повинні мати високу пропускну здатність, щоб забезпечити передачу з розвідувальних БПЛА в центри

управління інформацію з високим розрізненням і керування стрільбою високоточними самонавідними боеприпасами ударних БПЛА.

Перспективний висотний БЛА великою тривалості польоту (ВПП) буде мати можливість патрулювання протягом більше доби, а згідно з оптимістичними прогнозами його знаходження в повітрі без дозаправки може досягати декількох місяців.

Дистанційно керована авіаційна система – перспективний дистанційно керований літальний апарат, властивості й можливості якого з найбільшим наближенням відповідають пілотованому літального апарату аналогічного призначення. Такий літальний апарат керується з пункту (наземного або повітряного, стаціонарного або мобільного) управління і виконує бойову задачу відповідно до заданих алгоритмів.

Суспільна сфера застосування БПЛА дуже широка: від сільського господарства та будівництва до нафтогазового сектора і сектора безпеки. «Дрони» цивільного призначення можуть використовуватися в роботі служб із надзвичайних ситуацій (контроль пожежної безпеки); поліції (патрулювання зон); підприємств сільського господарства (спостереження за посівами), лісництва і рибальства (лісоохорона і контроль рибного промислу); компаній, що займаються геодезією (картографування); інститутів географії та геології; компаній нафтогазового сектора (моніторинг нафтогазових об'єктів); будівельних підприємств (інспектування будівництв); засобів масової інформації (аерофото - та відео зйомка) та ін.

У світі представлена велика кількість цивільних БПЛА класифікації «мікро» та «міні», що розрізняються за своїм специфікаціям і набору характеристик (призначення, вага, розмір, тривалість і висота польоту, система запуску і приземлення, навігації, формат фото - і відеозйомки та ін.). Сьогодні на безпілотні системи уже отримані сертифікати від Державіаслужби та військових структур. Планується серійне виробництво БПЛА та передбачається регулярне використання такої спеціальної авіації в повітряному просторі України.

Тобто, в цілому здійснення планів по створенню і вдосконаленню перспективних БПЛА можливо в результаті практичної реалізації передових технологічних досягнень у ході їх розробки. Створення перспективних безпілотних систем дозволить задовольнити майже всі сфери та галузі, які особливо потребують використання безпілотної авіації.

Література

1. Класифікація літальних безпілотних літальних апаратів / О.І. Тимочко, Д.Ю. Голубничий, В.Ф. Третяк, І.В. Рубан. Харківський університет Повітряних Сил ім. Івана Кожедуба. Харків, 2007. С. 61-62.
2. Перспективи розвитку безпіотної авіації у провідних країнах НАТО. URL: <https://mil.in.ua/uk/perspektyvy-rozvytku-bezpilotnoi-aviatsii-u-providnykh-krainakh-nato/>
3. Безпілотний літальний апарат. URL: https://knowledge.allbest.ru/war/3c0a65625a2ad78b5c43a89421316c36_0.html

УДК 656.7(477):340.134]:001.12/.18(043.2)

Шапенко Л.О., старший викладач,
Мудрик Р.Р., магістр,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ЗАКОНОДАВЧОЇ БАЗИ УКРАЇНИ

Актуальність питання розвитку авіаційного законодавства України на сьогоднішній день зумовлена інтеграцією нашої держави до «Єдиного європейського неба» та потребами глобалізації міжнародних авіаційних перевезень.

Підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною і ЄС (далі – Угода) є одним з головних пріоритетів України в процесі євроінтеграції. Оскільки після повного впровадження Угоди вітчизняні авіаперевізники користуватимуться необмеженими комерційними правами при здійсненні перевезень з України до ЄС і між будь-якими державами-членами ЄС за умови, що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в Україні [1]. Крім того, іншими перевагами даної Угоди є: підвищення рівня ефективності використання аеропортів, зниження ціни авіаперевезень, що призведе до розширення лоу-кост перевізників та розбудови регіональних та міжнародних аеропортів України [2].

Але, незважаючи на офіційно оголошену готовність Української сторони, підписання Угоди відкладається з 2013 року. Головною офіційною причиною відкладення підписання даної Угоди у 2014-2016 роках стала відсутність консенсусу між Іспанією та Великобританією щодо формулювання редакції пункту 31 «Територія» статті 2 «Визначення» Угоди в частині територіального статусу Гібралтару [3].