

**Аналіз регулятор впливу
проекту наказу Державної авіаційної служби України
«Про затвердження Авіаційних правил України «Правила та порядок
аеронавігаційного обслуговування. Управління аеронавігаційною
інформацією»,**

I. Визначення проблеми

Проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила та порядок аеронавігаційного обслуговування. Управління аеронавігаційною інформацією» (далі – проєкт наказу), розроблено з метою забезпечення ефективної реалізації державної політики у сфері нагляду за безпекою цивільної авіації.

Авіаційний транспорт перетворився в один з ключових елементів, що сприяють розвитку економіки, і його внесок становить 1% від глобального валового внутрішнього продукту.

У процесі розвитку глобальної економіки попит на авіатранспортні перевезення зростає такими ж темпами. Для задоволення цього попиту повинна бути підвищена пропускна здатність повітряного простору та аеропортів. Оскільки традиційні методи підвищення пропускної здатності майже вичерпали себе, необхідні нові і вдосконалені методи і концепції для забезпечення максимального використання існуючої пропускної спроможності і, за необхідності її збільшення. Щоб вивільнити приховані можливості в системі ОрПР і створити нові, необхідно своєчасно розробити і впровадити певні методи, що дозволяють системі ОрПР забезпечити необхідну пропускну здатність безпечним, ефективним і економічним чином. ОрПР буде в значній мірі залежати від своєчасного надання необхідної, точної і якісної АНІ, обслуговування нею користувачів повітряного простору, що дозволить спільноті ОрПР приймати рішення, засновані на наявній інформації.

Обслуговування аеронавігаційною інформацією (далі – AIS) у вік Інтернету, супутникової навігації та комп'ютерних мереж, ще орієнтується на видрукувані на папері аеронавігаційних карт, документів, продуктів АНІ.

Системи існують ізольовано. Більша частина даних вводиться більш ніж один раз в різні комп'ютери з використанням клавіатури, а не шляхом перекидання файлів або транзакцій з бази даних.

Сьогодні масштаб координації дій, який може здійснюватися між сторонами, задіяними в плануванні і виконанні польотів, стримується обмеженнями, зумовленими існуючими процедурами, технічними системами, а також недостатньою гармонізацією і стандартизацією.

Передача даних Службою аеронавігаційної інформації (далі - CAI) заснована на мережі AFTN, яка, поряд з правилами передачі повідомлень, також обмежує швидкість і обсяг обміну інформацією. Для іншої інформації потрібен час на відправку поштою. Зазначені фактори перешкоджають обміну оновленою АНІ, необхідної для гарантії, того, щоб всі сторони, задіяні в забезпеченні будь-якого польоту, могли реагувати на події, що відбуваються в реальному часі, і вносити своєчасні зміни в свої плани.

Відсутність в даний час однакових механізмів для визначення сфер відповідальності, вимог до якості даних, а також методів відшкодування витрат за продукти і послуги системи АНІ, порядку їх регулювання створює перешкоди для розвитку ефективної служби, яка задовольняє сучасним вимогам.

Відзначаючи обмежені можливості нинішньої CAI, разом з тим слід визнати, що сама система ОрПР стикається з серйозними труднощами, коли питання стосується АНД. Хоча в різних спеціалізованих областях розроблені свої власні вимоги і рішення, покликані задовольнити потреби повітряного руху, при цьому повністю визнається також необхідність в даних і глобальному управлінні ними в новій системі ОрПР, проте будь-яких реальних узгоджених зусиль для вирішення проблем управління даними на глобальній основі не зроблено.

Вочевидь, що в умовах нездатності CAI в цілому виконувати цю роль в даний час, необхідні невідкладні заходи щодо виправлення цієї ситуації.

Проект наказу містить положення, які забезпечують перехід від заснованої

на продуктах концепції CAI до орієнтованої на дані моделі управління аеронавігаційною інформацією (далі – AIM). Розроблені Авіаційні правила України містять детальні вимоги щодо збору, управління і надання АНД і АНІ, а також специфікації продуктів і послуг в області АНІ.

Авіаційні правила України розробляються відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу у галузі цивільної авіації.

Зважаючи на це, шляхом прийняття цих Авіаційних правил України пропонується розв'язати **проблему відсутності допуску до широкої АНІ більш високої якості ніж та, що існує зараз.** Надання АНІ є основним процесом, що знаходиться в основі всіх елементів ОрПР та потребує:

врегулювання питання організації технічної допомоги користувачам повітряного простору що задіяні в забезпеченні AIM;

удосконалення порядку організації аеронавігаційного обслуговування, що здійснюється Украерорухом на всіх етапах польоту ПС;

організації забезпечення використання продуктів АНІ відповідної якості.

Прийняття проекту наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила та порядок аеронавігаційного обслуговування. Управління аеронавігаційною інформацією» приведе нормативно-правову базу України щодо організації використання АНІ/АНД відповідної якості згідно з вимогами Повітряного кодексу України, пункту 3 постанови Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 № 954 «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» (далі – Положення про ВПП) з урахуванням стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (далі - ICAO, законодавства Європейського Союзу (далі – ЄС) та документів Євроконтролю).

Визначені проблеми не можуть бути розв'язані за допомогою ринкових

механізмів та потребують вирішення шляхом державного регулювання.

Положення, викладені в проєкті регуляторного акта, мають загальнообов'язковий характер і не можуть затверджуватись локальними актами суб'єктів господарювання.

Основні групи, на які проблема має вплив:

Група (підгрупа)	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-

II. Цілі державного регулювання

Ціллю прийняття проєкту регуляторного акта є:

Створення умов для еволюціонування у загальну систему АІМ, яка передбачає собою повну реалізацію принципів загальносистемного АІМ та глобального розподілу системи управління АНД, яка буде управляти аеронавігаційним змістом (формат, своєчасність, збір даних, перевірка, розподіл тощо), а також технічними елементами (зберігання, узгодженість баз даних, забезпечення глобального інтерфейса тощо);

реалізація державної політики у сфері аеронавігації та АІМ.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів досягнення цілей здійснювалось за результатами обговорення при проведенні зустрічі з експлуатантами повітряного руху (наказ Державіаслужби від 05.12.2019 №1698 «Про проведення методичних занять»), обговорення з експлуатантами АД під час проведення аудитів (продовж 2019-2020 років опрацьовано 25 звернень із зазначених питань), вивчення досвіду країн ЄС тощо.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Залишення існуючої ситуації без змін Проте враховуючи, що державне регулювання діяльності цивільної авіації розроблено на основі застарілих норм

	<p>законодавства, а також їх невідповідність сьогоденним вимогам ІСАО та відсутність вимог щодо цифрових АНД, їх якості, оновлення АНІ, продуктів і послуг в області забезпечення АНІ, вибір даної альтернативи не сприятиме конкурентній спроможності в області обслуговування та АІМ, спрямованої на гарантування безпеки авіації, і негативно впливатиме на міжнародний авторитет України в частині державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації. Залишається понаднормові навантаження на Державіаслужбу та на самих користувачів повітряного простору.</p>
Альтернатива 2	<p>Прийняття проекту регуляторного акта Дозволить забезпечити вигоди для всіх частин системи ОрПР за допомогою надання АНД необхідної якості, доступних для всіх користувачів (людей і систем) на постійній основі. Будучи такою, система АІМ внесе особливо істотний внесок в наступних областях: безпека польотів, характеристики системи ОрПР, ефективність польотів, прикладні системи користувачів, одноманітність і функціональна сумісність систем, економічність.</p> <p>Дозволить створити умови для вдосконалення порядку AIS з вимогами до введення масивів цифрових даних, їх якості, що обумовлено додатком 15 до Конвенції та буде сприяти конкурентній спроможності в області AIS, і позитивно впливатиме на міжнародний авторитет України у частині державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.</p>

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Залишення існуючої ситуації без змін призведе до витрат при наданні статичної і динамічної АНІ та на введення масивів цифрових даних, що обумовлено додатком 15 ІСАО.
Альтернатива 2	Проблема буде усунена Дасть можливість досягнення однакової і ефективної структури АІМ, заснованої на принципах загальносистемного управління інформацією для забезпечення обслуговування всіх етапів польоту.	Відсутні

	Позитивний вплив на позиції України в міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань, а також підвищення рівня безпеки польотів за умови прийняття проєкту нормативно-правового акту щодо AIM у відповідності до міжнародних стандартів дасть можливість підвищити ефективність AIS користувачів повітряного простору.	
--	--	--

2.2 Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Не передбачаються	Відсутні
Альтернатива 2	Підвищення рівня безпеки польотів та безпеки авіації в цілому у галузі цивільної авіації	Відсутні

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	21	25	-	-	46*
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	46	54	-	-	100

* Джерело отримання інформації: результати аналізу кількості зареєстрованих на 1 серпня 2020 року АД, інших підприємств, що надають АНІ.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Призведе до порушення безпеки польотів при AIS
Альтернатива 2	Прийняття проєкту регуляторного акта забезпечить підвищення якості AIS на АД та в повітряному просторі відповідно до стандартів та рекомендованої практики ICAO, що сприятиме впровадженню світових, загальноєвропейських стандартів у сфері забезпечення АНІ діяльність ЦА та позитивно вплине на конкурентоспроможність суб'єктів господарювання.	Можливі витрати суб'єктів господарювання, що пов'язані із впровадження інтегрованої системи AIM при здійсненні переходу від AIS до AIM.

ВИТРАТИ
на суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва,
які виникають внаслідок дії регуляторного акта

№ з/п	Витрати	Альтернатива 1	Альтернатива 2
	Ознайомлення з Авіаційними правилами України (одноразово). (Оціночно: 3 години потрібно на ознайомлення. $3 \times 29.2 = 88$ грн)	88 грн.	88 грн.
	Заклучення договору з підприємством, на виконання зйомки місцевості та перешкод для визначення АНД з подальшою їх публікацією в АІР. (2 доби – 16 робочих годин. $16 \times 29.2 = 467$).	467 грн.	234 грн. (8 робочих годин при вартості однієї години робочого часу 29,2 грн/год)
	Витрати з підготовки Каталогу АНД Оціночно: 6 днів – 48 робочих годин потрібно на підготовку Каталогу АНД). $48 \times 29.2 = 1402$	1402 грн.	467 грн. (Оціночно: 2 доби. потрібно на підготовку Каталогу АНД)
	Заклучення договору з Украерорухом, щодо надання АНІ та АНД для публікації в АІР (2 доби - 16 робочих годин. Вартість однієї години робочого часу 29,2 грн/год $16 \times 29.2 = 467$	467 грн.	234 грн (8 робочих годин при вартості однієї години робочого часу 29,2 грн/год)
5	Витрати на оформлення поправки до АІР 5 днів – 40 робочих годин. Вартість однієї години робочого часу 29,2 грн/год $40 \times 29.2 = 1168$ грн	1168 грн.	234 грн (8 робочих годин при вартості однієї години робочого часу 29,2 грн/год)
6	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	3592 грн.	1257 грн.
7	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено	46	46
8	Σ витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання (вартість регулювання)	165 232 грн.	57822 грн.

* Вартість однієї години робочого часу співробітника взято на підставі даних розміру мінімальної заробітної плати визначеної Законом України «Про державний бюджет на 2020 рік», із розрахунку на одного штатного працівника – 29.2 грн.

Σ витрати за альтернативами	Σ витрати	Σ витрат, грн.
Альтернатива 1	Σ витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта	165232
Альтернатива 2	Σ витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта	57822

Альтернатива 2 для суб'єктів є найбільш прийнятною, оскільки витрати часу на отримання відповідної інформації скорочуються на 20%

Розрахунок витрат на одного суб'єкта господарювання малого підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта (М-Тест) не здійснювався у зв'язку із задіянням тільки суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1	Збереження чинного регулювання не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у розділі II цього аналізу регуляторного впливу
Альтернатива 2	4	Прийняття проєкту регуляторного акта є найбільш прийнятним та оптимальним рішенням, що дозволить досягти мети державного регулювання і встановити єдині правила та порядок AIS, привести національну нормативно-правову базу у відповідність до міжнародних вимог, а також підвищити рівень безпеки польотів, і ефективність та дозволить скоротити час суб'єктів на отримання відповідної АНІ

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтув. відпов. місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	<p>Для держави: Ситуація залишається на існуючому рівні</p> <p>Для громадян: Відсутні</p>	<p>Для держави: Витрати ресурсів спеціалістів внаслідок відсутності нових вимог до правил AIS щорічно будуть зростати на 5-10 %</p> <p>Для громадян: Питання не врегульоване</p>	Є найгіршою з альтернатив, оскільки не дає змоги досягнути поставлених цілей державн. регулювання та не відповідатиме вимогам діючого законодавства

	Для суб'єктів господарювання: Відсутні	Для суб'єктів господарювання: Витрати залишаються на існуючому рівні	
Альтернатива 2	<p>Для держави: Дасть можливість досягнення однакової і ефективної структури AIM, заснованої на принципах загальносистемного AIM для забезпечення AIS всіх етапів польоту. Позитивний вплив на позиції України в міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань, а також підвищення рівня безпеки польотів за умови прийняття проекту НПА щодо AIM у відповідності до міжнародних стандартів дасть можливість підвищити ефективність AIS користувачів повітряного простору.</p> <p>Для громадян: Підвищення рівня безпеки польотів</p> <p>Для суб'єктів господарювання Підвищення рівня безпеки польотів, зменшення ризику порушення експлуатантами повітряного простору та правил його використання</p>	<p>Для держави: Реалізація не потребує додаткових витрат з Державного бюджету</p> <p>Для громадян: Витрати відсутні</p> <p>Для суб'єктів господарювання Можливі витрати суб'єктів господарювання, що пов'язані із отриманням електронної, цифрової продукції при здійсненні переходу від AIS до AIM за рахунок розробки, або закупівлі інтегрованої системи AIM</p>	Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання та відповідатиме вимогам діючого законодавства

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/ причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Держ. регулювання діяльності ЦА в області AIS засновано на застарілих нормах законодавства, а також їх невідповідність сьогоденним вимогам ICAO та відсутність вимог щодо цифрових АНД, якості, оновлення АНІ, продуктів і послуг в області АНІ, вибір даної альтернативи не сприятиме конкурентній спроможності в області AIS, спрямованої на гарантування безпеки авіації, і негативно впливатиме на міжнародний авторитет України в частині державного регулювання діяльності в галузі ЦА. Залишається понаднормові навантаження на Державіаслужбу та на самих користувачів повітряного простору.	X
Альтернатива 2	Створюються умови для реалізації принципів регуляторної політики та вдосконалення порядку AIS з вимогами до введенням масивів цифрових даних, вимог до якості даних, що обумовлено додатком 15 ICAO та буде сприяти конкурентній спроможності в області AIS, спрямованої на гарантування безпеки авіації, і позитивно впливатиме на міжнародний авторитет України в частині державного регулювання діяльності в галузі ЦА.	Вплив зовнішніх чинників на дію регуляторного акта у разі його прийняття – відсутній

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми є прийняття регуляторного акта, та фактична реалізація його положень з питань АІМ.

Зазначені вимоги поширюються на суб'єкти авіаційної діяльності

незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості, які задіяні у процесі обслуговування АНІ, зокрема підготовці до управління безперервним потоком інформації.

Положеннями цього акта встановлюються чіткі вимоги щодо забезпечення цілісності АНД на всьому протязі процесу обробки даних від етапу зйомки/складання до розсилки наступному передбачуваному користувачу.

Механізм контролю за додержанням вимог регуляторного акта базуватиметься на функціях, що витікають із повноважень Державіаслужби та відповідних видів відстеження, передбачених законодавством України.

Державіаслужба здійснює контроль якості АНД і АНІ, які надаються та супроводжуються, їх повноту та своєчасність.

Провайдер АНО повинен забезпечувати обслуговування щодо своєчасного й повного надання АНД і АНІ з метою задоволення потреб в АНІ.

З метою реалізації цього регуляторного акта:

1) суб'єктам авіаційної діяльності:

ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акту на офіційному сайті Державіаслужби);

організувати виконання вимог регулювання (оцінка процесу складання каталогу АНД у частині його інформаційного наповнення);

переглянути та подати до Державіаслужби проєкт Каталогу АНД для використання його при складанні і опублікуванні АНД і АНІ.

2) Державіаслужбі:

інформування про вимоги регуляторного акта експлуатантів повітряного простору України та суб'єктів авіаційної діяльності шляхом оприлюднення регуляторного акту на офіційному сайті Державіаслужби;

розробити проєкт Каталогу АНД для подальшого його використання.

Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

Прийняття проєкту постанови не приведе до неочікуваних результатів і не

потребує додаткових витрат з державного бюджету.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Проведено розрахунок витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва (Додаток 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), додається.

Прийняття та оприлюднення проекту Авіаційних правил в установленому порядку забезпечить доведення їх вимог до експлуатантів повітряного простору України та суб'єктів авіаційної діяльності.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

Прийняття Авіаційних правил України не призведе до неочікуваних результатів і не потребуватиме додаткових витрат з державного бюджету.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

**Бюджетні витрати
на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємства**

Розрахунок витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання.

Для інспекторів Державіаслужби: Середня з/плата за вересень 2020 рік – 21229 грн. Джерело: дані Державіаслужби $21229 * 12 : 2002 = 127$ грн.

№ з/п	Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємства (розрах. на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробіт. органу держав. влади відповідної категорії(з/п)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати адміністрування регулювання (за рік), грн
1	Ознайомлення з АПУ (одноразово)	3	127	1	46	17526
2	Контроль даних у Каталогі АНД	0,5	127	3	46	12268
3	Погодження, затвердж. АНД для публікації в АІР	8	127	1	46	46736
4	Контроль якості та повноти АНІ	8	127	2	46	93472

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Обмеження строку дії регуляторного акта немає, що позитивно вплине на рівень безпеки польотів та повітряних перевезень ЦА у повітряному просторі України.

Зміна строку дії регуляторного акта можлива у разі зміни правових актів, на вимогах яких базується регуляторний акт.

Термін набрання чинності регуляторного акта – відповідно до законодавства після його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

1. Відстеження результативності регуляторного акту буде здійснюватися шляхом збору та аналізу статистичних даних стосовно таких показників:

1) розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією регуляторного акта – не передбачається;

2) кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта - 46

3) кількість укладених договорів САІ Украероруха, щодо отримання аеронавігаційної інформації;

4) розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта;

5) кількість скарг/звернень від суб'єктів господарювання, пов'язаних із дією регуляторного акта;

6) розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта;

7) кількість змін АНІ/АНД її якості в Інструкції з виконання польотів (використання повітряного простору) в районі аеродрому, злітно-посадкових майданчиків та Збірнику аеронавігаційної інформації України.

8) рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта є високим, оскільки повідомлення про оприлюднення, проекту Закону та аналіз регуляторного впливу акта розміщено на офіційному веб-сайті Державіаслужби.

IX. Визначення заходів за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде проводитись Державіаслужбою за показниками результативності цього регуляторного акту.

Базове відстеження результативності регуляторного акту здійснюватиметься через 1 рік після набрання чинності запропонованого акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акту буде

здійснюватися через 2 роки після набрання чинності цього регуляторного акту, шляхом аналізу статистичних даних в порівнянні з базовим відстеженням.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акту будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акту.

Вид даних, які використовуватимуться для відстеження – статистичні дані щодо використання аеронавігаційних карт суб'єктами авіаційної діяльності.

Голова Державіаслужби



Олександр БІЛЬЧУК