



О. Григоров,

доктор юридичних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародного права
Інституту міжнародних відносин

Київського національного університету імені Тараса Шевченка

ПРАВОВІ ВИМОГИ ДО ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ: ІСТОРІЯ І СУЧАСНІСТЬ

Постановка проблеми. Стабільний розвиток сучасних глобальних взаємовідносин неможливо уявити без надійних транспортних зв'язків, у рамках яких повітряний транспорт посідає одну з лідерських позицій. На жаль, загальна світова економічна криза, як це продемонстрували останні події пандемії COVID-19, може бути згубною для цього найсучаснішого виду транспорту. Питання вироблення загальних підходів до визначення і векторів спрямованості державної допомоги в авіаційній сфері посідають важливе місце в діяльності Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Необхідність запровадження універсальних принципів і стандартів державної допомоги в галузі авіації обумовлена також вельми різномірною правовою базою цього спектру державної економічної політики держав-членів ІКАО. Не менш проблематичними є відмінності у трактуваннях змісту державної допомоги (субсидії), які містяться у праві ЄС та у праві СОТ, що ще більше ускладнює цю ситуацію. Все це обумовлює необхідність дослідження питання про надання державної допомоги в авіаційній сфері, які нині є надзвичайно важливими в межах сучасної діяльності ІКАО.

Стан дослідження. Проблема, пов'язана з правовою регламентацією державної допомоги в авіаційній галузі, на жаль, рідко розглядається фахівцями в галузі повітряного та міжнародного повітряного права.

Деякі питання надання державної допомоги суб'єктам авіаційної діяльності розглядалися в наукових дослідженнях таких вітчизняних та зарубіжних науковців, як О.В. Нів'євський, С.В. Таран, Н.І. Лещенко, О.С. Сеншин, М.О. Горинь, О.О. Кундицький, Н.Г. Введенская, І.Р. Смирнова, В.А. Чабанов, О.М. Волошин, В.М. Корякин та інші.

Мета дослідження – аналіз діяльності Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), спрямованої на розробку універсальних принципів і стандартів державної допомоги суб'єктам авіаційної діяльності, які є надзвичайно важливими для формування уніфікованої правової бази у цьому питанні в рамках законодавства держав-членів ІКАО.

Виклад основного матеріалу. Досліджуючи особливості надання державної допомоги в авіаційній сфері, слід зазначити, що на початку формування міжнародно-правових засад діяльності повітряного транспорту питання державних субсидій взагалі не були урегульовані нормами Паризької конвенції 1919 р. про повітряну навігацію, нормами Ібероамериканської конвенції 1926 р. і Панамериканської конвенції 1928 р. про комерційну авіацію [1, с. 35–54].

Зважаючи на економічну ситуацію, що склалася після завершення Першої світової війни, особливості законодавчого регулювання державної допомоги повітряному транспорту залежали від внутрішньої економічної





політики тієї чи іншої держави, яка мала сучасну на той час авіаційну індустрію. Наприклад, уряд Франції у 1921 р. асигнував на підтримку цивільної авіації близько 184,5 млн франків. У наступному 1922 р. було виділено біля 155 млн франків, 46 млн з яких призначалося для субсидіювання товариств повітряного руху [2, с. 21].

Досить цікавим з погляду на цілове субсидіювання конкретних авіакомпаній, які обслуговували міжнародні лінії (маршрути), є досвід Великобританії. Експлуатаційні субсидії повітряної лінії Лондон-Париж розподілялися таким чином: 25% валового прибутку товариств за перевезення пасажирів і вантажів, 3 фунти за пасажира і 3 пенси за фунт вантажу або пошти. Субсидіювання на придбання літаків і моторів передбачало, що повітряне міністерство сплачує біля 50% вартості літаків і моторів, які використовуються на лініях, й отримує повернення цих коштів кожного місяця по 2,5%. Через 20 років таких виплат літаки стають власністю товариства. Міністерство бере на себе також виплату 50% премій за страховими полісами, якщо ця сума не перевищує 10% вартості літаків. Якщо чистий прибуток товариств складатиме понад 15%, то міністерство повертає назад певну частку своїх субсидій [2, с.39-40].

Вельми показовим є також досвід субсидіювання повітряної галузі Департаментом повітряних сполучень Міністерства шляхів сполучень Німеччини (і це попри невтішний стан німецької економіки після поразки Німеччини у Першій світовій війні). Суми, виплачені в якості субсидій товариствам повітряних сполучень, у 1920 р. становили 12 млн марок, у 1921 р. – 26 млн, а в 1922 р. – 80 млн марок. У ці суми залучалися також певні залишки, виявлені щоразу в кінці року. Ці залишки розподілялися між товариствами як субсидії на побудову або придбання нових літа-

ків, а товариства були зобов'язані у визначений термін надати підтвердження того, що ці суми витрачені ними за призначенням [2, с. 59].

Переходячи до дослідження сучасної практики ІКАО у сфері державної допомоги цивільній авіації, слід зазначити, що нині не існує єдиного загальновизнаного трактування змісту поняття «державна допомога». Зокрема Д.О. Черников стверджує, що згідно з практикою Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) державна допомога (субсидія) – це урядова політика, яка впливає на конкуренцію шляхом сприяння певним фірмам або секторам і тому знижує загальний добробут. Проте він визначає види державної допомоги, які згідно з частиною III ст. 107 Лісабонського договору можуть бути визнані сумісними зі спільним ринком: 1) сприяння економічному розвитку територій, в яких життєвий рівень (стандарт) є дуже низькими або існує високий рівень безробіття; 2) виконання проекту, який відповідає спільному європейському інтересу або сприяє виправленню серйозного недоліку в економіці держави-члена; 3) сприяння розвитку певних видів діяльності або економічних територій (регіонів), а також допомога у збереженні об'єктів культури і культурної спадщини, коли така допомога не впливає несприятливо на умови торгівлі в обсязі, що суперечить спільному інтересу [3, с. 103, 106].

Зі свого боку О.Е. Ліллемає визначає відмінності між режимом державної допомоги у праві ЄС та субсидій у праві СОТ, а саме: 1) передача державних коштів (зокрема недоотримання державою доходів унаслідок запровадження податкових пільг) є ключовою кваліфікуючою ознакою державної допомоги на відміну від характеристики субсидій, які не обов'язково передбачають витрати саме державних коштів; 2) мета правового регулювання державної



допомоги – забезпечення рівномірного розвитку регіонів, захисту навколишнього природного середовища, вільного руху товарів, робіт і послуг, а стосовно субсидій – створення рівних умов здійснення міжнародної торгівлі; 3) державна допомога, що відповідає ознакам, встановленим у ст. 107 (1) Договору про функціонування Європейського Союзу (ДФЄС), є забороненою, тоді як обмеженим є надання лише тих субсидій, що стимулюють експорт або імпортозаміщення [4, с. 5].

Отже, беручи до уваги, що метою цього дослідження не є визначення змісту поняття «державна допомога (субсидія)» в загальному розумінні, а визначення основних проблемних питань державної допомоги в авіаційній сфері, звернемося до аналізу саме діяльності Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), яка сформувала загальні стандарти надання державної допомоги в авіаційній галузі.

Універсальні підходи щодо політики державної допомоги (субсидій) в авіаційній галузі базувалися на положеннях Чиказької конвенції 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію. Пункт 3 Преамбули Чиказької Конвенції 1944 року, яка нині є основним джерелом сучасного міжнародного повітряного права, проголошує: «...міжнародні повітряні перевезення встановлюються на основі рівності можливостей і здійснюються раціонально й економічно» [5]. Протягом багатьох років із моменту прийняття Конвенції держави-учасниці використовують ці принципи й задля створення конкурентних умов в інтересах національних економік і споживачів авіапослуг.

Надалі питання реалізації програми лібералізації міжнародних повітряних перевезень, особливо після П'ятої Всесвітньої авіатранспортної конференції 2003 року, абсолютна більшість провідних «авіаційних» держав світу погоджує із забезпеченням добросовісної конкуренції і з прозо-

рою політикою державних субсидій в авіаційній галузі [6].

Під час Шостої Всесвітньої авіатранспортної конференції у березні 2013 року внаслідок численних дискусій між учасниками конференції були зроблені деякі висновки щодо сутності державного субсидювання в авіаційній сфері. По-перше, в умовах лібералізації ринку авіапослуг одностороння допомога з боку урядів (так звана «державна допомога») призводить до деяких негативних наслідків. Зазвичай в угоди про повітряне сполучення включають неповний перелік умов, які можуть мати негативні наслідки для справедливої конкуренції, а саме: а) вливання капіталів; б) перехресне субсидування; в) надання грантів; г) зниження або звільнення від податкового навантаження; д) захист від банкрутства; е) страхування з боку державних установ. По-друге, більшість держав з огляду на принципи ринкової економіки у сфері повітряних перевезень прагнуть застосувати норми своїх національних законів про конкуренцію у цьому секторі. Водночас у рамках двосторонніх угод про повітряне сполучення застосовується традиційний підхід, який сприяє співробітництву між авіакомпаніями і, водночас, прямо суперечить законам про конкуренцію, котрі забороняють фіксування цін, розділення ринку та інші види зговору між ринковими конкурентами [7, с. 3].

Слід відзначити, що в центрі дискусій щодо питання державної допомоги під час конференції була висловлена пропозиція щодо європейської моделі регламентації допомоги з боку держави, яку за дорученням держав-членів ЄС підготувала Ірландія. Цей документ під назвою «Основні принципи добросовісної конкуренції» чітко визначає такі економічні умови надання державної допомоги:

а) коли державні органи надають (на певних умовах та за дотримання діючих суворих правил державної допомоги) субсидії, державну



допомогу чи підтримку своїм авіаперевізникам, вони повинні діяти так само, як діяв би раціональний приватний інвестор, не порушуючи конкуренції на ринку. Якщо ринок не спроможний забезпечити повітряне сполучення, яке відповідає *державним* інтересам (наприклад, віддалених районів країни), державна допомога має надаватися за умови дотримання транспарентних правил, які виключають дискримінацію і мають бути оформлені у вигляді суворих юридичних вимог;

б) повинні існувати транспарентні структури та відносини між державою та економічними суб'єктами на всіх стадіях формування вартості в авіаційній галузі, зокрема стосовно руху фінансових потоків;

с) недискримінаційний та транспарентний підхід до іноземних авіакомпаній; такий підхід міг би включати, наприклад, відсутність рентних платежів або обов'язкових комерційних угод між національними та іноземними авіакомпаніями і водночас передбачати свободу комерційних дій для іноземних авіакомпаній стосовно ціноутворення, продажу авіаквитків тощо, а також недискримінаційні податки, відшкодування, збори й доступ до інфраструктурних об'єктів та обслуговування в аеропортах.

Окрім того, згідно із законодавством ЄС державна підтримка в авіаційній галузі припустима, якщо: 1) є частиною програми реструктуризації; 2) має обмежувальні часові рамки; 3) забезпечує наступне підвищення стійкості; 4) носить автономний характер; 5) не передбачає участі уряду в управлінні [8].

До речі, подібною була пропозиція США, висловлена під час конференції, яка визначала легітимні умови державної допомоги в авіаційних перевезеннях у формі федеральних субсидій у таких випадках: а) страхування військових ризиків; б) суспільна необхідність; в) збиток у разі надзвичайних ситуацій. Водно-

час як недобросовісні методи визначалися такі: 1) вливання капіталу; 2) перехресне субсидування; 3) гранти; 4) гарантії; 5) передача власності; 6) звільнення від податків; 7) захист від банкрутства.

За результатами Шостої Всесвітньої авіатранспортної конференції учасники відмовилися від створення загального проекту «основних принципів» стосовно державної допомоги в галузі міжнародних повітряних перевезень, оскільки такі кроки є непродуктивними, тому що практика держав-учасниць ІКАО в цій сфері надзвичайно різноманітна.

Консенсуальним рішенням цього питання по суті стала пропозиція США про вироблення таких рекомендацій конференції:

1) державам слід приділити належну увагу стурбованості інших держав у зв'язку із застосуванням національних законів про конкуренцію стосовно міжнародного повітряного транспорту з метою сприяння використанню спільних підходів, які зводять до мінімуму регулятивні конфлікти;

2) ІКАО слід підготувати довідник конкурентної політики і практики, в якому містилася би докладна інформація про структуру регулятивної і конкурентної політики великих держав, застосовувані правила і стандарти, відповідні юридичні тексти та контактна інформація;

3) ІКАО слід розглянути питання про створення форуму, аналогічного існуючій Конференції ІКАО, задля ведення переговорів про повітряні сполучення з метою проведення діалогу, обміну інформацією і думками між авіаційними органами, які вирішують питання конкуренції [9, с. 5].

Аналогічний підхід щодо правової регламентації державної допомоги в авіаційній сфері зберігся також під час 39-ї сесії Асамблеї ІКАО (вересень-жовтень 2016 року). На ній було визначено, що роль цивільної авіації, зокрема в реалізації Порядку денного





Організації Об'єднаних Націй у галузі сталого розвитку на період до 2030 року, важко переоцінити; цей факт вимагає встановлення глобального партнерства, яке дозволяє об'єднати зусилля урядів, приватного сектору, громадянського суспільства й ООН із мобілізації усіх ресурсів для виконання амбітних планів [10].

Пандемія COVID-19 внесла свої корективи в політику ІКАО щодо державної допомоги у сфері повітряних послуг. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) закликала до нагальних дій задля пом'якшення впливу COVID-19 на авіаційну галузь, зокрема таких: 1) глобальне призупинення використання слотів («використовуй або втрачай»); 2) збереження відкритими систем поставок у межах повітряних вантажних перевезень; 3) пом'якшення окремих положень нормативних актів стосовно прав авіапасажирів; 4) відтермінування мит і зборів; 5) надання спеціальної державної допомоги авіакомпаніям, яка включала би прямі фінансові вливання задля підтримки ліквідності коштів, займи, кредитні гарантії і фінансову підтримку корпоративного ринку цінних паперів з боку урядів та центральних банків, податкові пільги [11, с. 4].

У свою чергу Європейське/Північноатлантичне бюро ІКАО сформулювало свою позицію щодо державної підтримки під час пандемії суб'єктів авіаційної діяльності: авіакомпаній, аеропортів та постачальників послуг з аеронавігаційного обслуговування (ПАНО). Державна допомога розглядається тут як один комплекс заходів, вироблених шляхом: 1) досягнення належного балансу між відповідними інтересами постачальників послуг (аеропортів і ПАНО) з одного боку та користувачами – з іншого; 2) приділення особливої уваги різниці у структурі власності між авіакомпаніями (переважна більшість є приватними), аеропортами (переважно державними, але комерціалізованими)

і ПАНО (належать державі повністю або частково, за невеликим винятком, на основі відшкодування витрат); 3) вживання транспарентних і недискримінаційних заходів для забезпечення того, щоб будь-які заходи допомоги не завдавали несприятливого впливу на конкуренцію на ринку; 4) застосування принципу пропорційності стосовно обсягу наданої допомоги, тобто пропорційно економічним вигодам для національної економіки [12, с. 10].

Також важливим фактором кореляції політики ІКАО у сфері державної допомоги авіаційній галузі під час пандемії COVID-19 стали конкретні кроки деяких держав на підтримку національних авіаперевізників. Зокрема, весною 2020 р. провідні авіакомпанії США отримали 25 млрд дол. за програмою федерального уряду з підтримки бізнесу. «Люфтганза», яка майже розорилась, у червні 2020 р. отримала від акціонерів пакет державної допомоги в розмірі 9 млрд євро, держава викупила 20% акцій компанії. Авіаційний альянс «AirFrance – KLM» теж скористався державною підтримкою: фінансовий внесок французької держави становив 7 млрд євро і 4 млрд євро державних гарантій. Голландія видала безповоротну позику в розмірі 1 млрд євро і 2,4 млрд євро державних гарантій [13, с. 39].

Сучасна позиція ІКАО щодо державної допомоги під час пандемії визначена в Рекомендації 10 Глобальної дорожньої карти втілення ІКАО, підготовленої експертами Цільової групи Ради ІКАО з відновлення авіації (ЦГВА), де говориться про таке: «Державам-членам слід розглянути питання про доцільні комплексні, адресні, пропорційні, прозорі, тимчасові та відповідні до політики ІКАО заходи щодо реагування на надзвичайні ситуації із метою забезпечення фінансової стійкості й підтримки необхідного рівня безпеки, надійності й ефективності діяльності





за дотримання належного балансу відповідних інтересів без шкоди для добросовісної конкуренції та ефективності заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної безпеки та охорони навколишнього середовища» [14, с. 18].

Висновок. На основі проведеного дослідження можна зробити такі висновки. Політика державної допомоги авіаційній галузі і, насамперед, суб'єктам авіаційної діяльності почала формуватися вже на ранньому етапі становлення і розвитку авіаційного транспорту. Після того, як у 1947 р. Чиказька конвенція 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію набула чинності, основним модератором принципів та стандартів політики державної допомоги в авіаційній сфері стала Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО). Низка рекомендаційних документів ІКАО в цій сфері є універсальними та базовими для формування сучасної правової бази державної підтримки суб'єктів авіаційної діяльності в межах законодавства більшості країн світу. Залишається сподіватися, що Україна як держава-член ІКАО повною мірою скористається наявними розробками ІКАО у цьому сегменті цивільної авіації і тим самим підвищить конкурентоздатність українських авіакомпаній та постачальників авіапослуг.

У статті проаналізовано правові вимоги щодо державної допомоги в авіаційній галузі, починаючи з практики державного субсидювання повітряних перевезень та літакобудування в таких країнах, як Франція, Великобританія, Німеччина в 20–30-х рр. минулого століття. Після того, як у 1947 р. Чиказька конвенція 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію набула чинності, основним модератором принципів і стандартів політики державної допомоги в авіаційній сфері стала Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО).

Встановлено, що діяльність ІКАО спрямована на усунення різних трактувань змісту і спрямованості державної допомоги у сфері авіаційного транспорту в рамках законодавчої практики держав-членів ІКАО. Увагу акцентовано на наявності різних трактувань поняття «державна допомога (субсидія)» у праві Європейського Союзу (ЄС) та у праві Світової організації торгівлі (СОТ), що ще більше ускладнює розробку консенсуальної правової кваліфікації державної допомоги суб'єктам авіаційної діяльності. Необхідність розроблення і впровадження універсальних принципів та стандартів державної допомоги в галузі авіації обумовлена також вельми різномірною правовою базою регулювання цього спектру державної економічної політики в законодавстві держав-членів ІКАО.

У статті послідовно розглянуто основні етапи діяльності ІКАО щодо формування загальних підходів до надання державної допомоги в галузі авіації. Проаналізовано основні рекомендації ІКАО щодо правового регулювання державної підтримки національних авіаперевізників та інших постачальників авіаційних послуг.

У рамках дослідження проаналізовано також сучасну співпрацю ІКАО з іншими міжнародними організаціями, такими, як Міжнародна організація праці (МОП), Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) щодо формування необхідних загальних стандартів державної допомоги в авіаційній галузі під час пандемії COVID-19.

Автор дійшов висновку, що низка рекомендаційних документів ІКАО в цій сфері є універсальною і базовою для формування сучасних правових основ державної підтримки суб'єктів авіаційної діяльності в рамках законодавства більшості держав світу. Україні



як державі-члену ІКАО слід повною мірою скористатися наявними розробками у цьому сегменті цивільної авіації.

Ключові слова: державна допомога, державні субсидії, ІКАО, стандарт та рекомендована практика, ЄС, СОТ, пандемія COVID-19.

Grygorov O. Legal requirements for state aid in the aviation industry: history and present

The article analyzes the legal requirements for state aid in the aviation industry, starting with the practice of state subsidies for air transportation and aircraft construction in countries such as France, Great Britain and Germany in the 20s and 30s of the last century. After the 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation has entered into force, the International Civil Aviation Organization (ICAO) became the main moderator of the principles and standards of state aviation policy.

It is established that ICAO's activities are aimed at eliminating different interpretations of the content and direction of state aid in the field of air transport in the legislative practice of ICAO member states. Attention is focused on the existence of different interpretations of the concept of state aid (subsidies) in the law of the European Union (EU) and the law of the World Trade Organization (WTO), which further complicates the development of consensual legal qualification of state aid to aviation entities. The need to develop and implement universal principles and standards of state aid in the field of aviation is also due to the very diverse legal framework for regulating this range of state economic policy in the legislation of ICAO member states.

The article consistently examines the main stages of ICAO's work on the formation of general approaches

to the provision of state aid in the field of aviation. The main ICAO recommendations on the legal regulation of state support for national air carriers and other air service providers are analyzed.

The study also analyzes the current cooperation between ICAO and other international organizations, such as the International Labor Organization (ILO), the International Air Transport Association (IATA) on the formation of the necessary common standards of state aviation assistance during the COVID-19 pandemic.

Author concluded that a number of ICAO recommendation documents in this area are universal and basic for the formation of modern legal bases for state support of aviation entities under the legislation of most countries, and that Ukraine, as an ICAO member state, should make full use of existing developments in this segment of civil aviation.

Key words: state aid, state subsidies, ICAO, standard and recommended practice, EU, WTO, COVID-19 pandemic.

Література

1. Григоров О. М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток: монографія. Одеса : Фенікс, 2020. 440 с.

2. Гвайта Е.В. Воздушный транспорт за границей и в России. Издание второе. Государственное военное издательство. Москва, 1924. 87 с.

3. Черников Д.О. Порівняльна характеристика основних положень правил ЄС та СОТ щодо державної допомоги (субсидій) та господарювання. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління. Том 29 (68). № 3. 2018. С. 103–107.

4. Лілляєє О.Е. Господарсько-правове забезпечення державної допомоги суб'єктам господарювання : автореф. дис. ... канд юрид. наук : 12.00.04 – господарське право і господарсько-процесуальне право. Київ, 2017. 21 с.



5. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text

6. Григоров О.М. Питання добросовісної конкуренції в міжнародних повітряних перевезеннях. Наукові читання, присвячені пам'яті В.М. Корецького: 36 наук. праць. Київський ун-т права НАН України. Київ : Видавництво Ліра-К, 2014. С. 14–16.

7. AtConf/6-WP/1. Всемирная авиатранспортная конференция. Шестое совещание. Пересмотренная повестка дня. 4 с. URL: <https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp001-rev-ru.pdf>

8. AtConf/6-WP/51. Основные принципы добросовестной конкуренции. 5 с. URL: <https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp051-ru.pdf>

9. AtConf/6-WP/62. Добросовестная конкуренция и сотрудничество в области регулирования в авиационном секторе. 5 с. URL: <https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6.WP.062.2.RU.pdf>

10. A39-WP/1 P/1 18/12/15. Предварительная повестка дня 39-й сессии

Ассамблеи ИКАО. 15 с. URL: https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_001-ru.pdf

11. Отраслевая справка МОТ. COVID-19 и гражданская авиация. 9 апреля 2020 г. 12 с. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_750491.pdf

12. Рабочий документ по пути восстановления отрасли после пандемии COVID-19. Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО. 10 с. URL: <http://favt.gov.ru/public/materials//3/d/4/1/7/3d41735db17942eeba5bbbbb6cdd696.pdf>

13. Волосов Е.Н. Российские авиакомпании в условиях пандемии и экономического кризиса: стратегия выживания. Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2020. № 4. С. 36–43.

14. Глобальная дорожная карта ИКАО по внедрению рекомендаций и инструктивных указаний Целевой группы Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА) для возобновления, восстановления и повышения устойчивости гражданской авиации после вспышки COVID-19 (Глобальная дорожная карта внедрения). 32 с. URL: <https://m.favt.gov.ru/public/materials//8/c/7/2/3/8c72339536745d1096578a31e41699ec.pdf>

