

КОММЕРЦИАЛИЗАЦИЯ И ПРИВАТИЗАЦИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ*

А. А. Баталов

*Представительство Российской Федерации
при Международной организации гражданской авиации (ИКАО)*

COMMERCIALIZATION AND PRIVATIZATION OF AIR TRAFFIC SERVICES: CHALLENGES AND OPPORTUNITIES

A. A. Batalov

*Representation of the Russian Federation
to International Civil Aviation Organization (ICAO)*

Аннотация: рассмотрены правовые проблемы коммерциализации и приватизации организаций, выполняющих функции по обслуживанию воздушного движения, поскольку данные функции базируются на международно-правовых обязательствах каждого государства. На основе анализа опыта различных государств показаны преимущества и недостатки процессов в сфере обслуживания воздушного движения, предложены альтернативные пути модернизации и достижения экономической эффективности в указанной сфере.

Ключевые слова: приватизация обслуживания воздушного движения, гражданская авиация, безопасность полетов.

Abstract: article examines legal issues of commercialization and privatization of entities performing air traffic services functions taking into account that such functions stem from the international obligations of each State. Based on analysis of different States' experience the advantages and disadvantages of commercialization and privatization of air traffic services are demonstrated and alternative ways of modernization and achievement of economic efficiency in this sphere are proposed.

Key words: privatization air traffic services, civil aviation, aviation safety.

Коммерциализация и приватизация обслуживания воздушного движения: общие тенденции

Увеличение объемов международных авиаперевозок и все более активное использование авиации в различных целях неизбежно приводят к интенсивности движения воздушных судов в воздушном пространстве нашей планеты

* В настоящей статье излагается исключительно личное мнение автора по исследуемым вопросам. Данное мнение и настоящая статья в целом никоим образом не должны рассматриваться в качестве отражения позиции любых учреждений и организаций, с которыми у автора существовали или существуют трудовые, договорные или иные отношения.

© Баталов А. А., 2023

и соответствующей необходимости упорядочения этого воздушного движения. В связи с этим безопасное и эффективное выполнение международных полетов как в пределах территорий государств, так и в воздушном пространстве над открытым морем в большинстве случаев сложно себе представить без надлежащего обслуживания воздушного движения.

Согласно ст. 28 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (далее – Чикагская конвенция), государства-участники обязуются «предоставлять на своей территории аэропорты, радио- и метеорологические службы и другие аэронавигационные средства для содействия международной аэронавигации в соответствии со стандартами и практикой, рекомендуемыми

или устанавливаемыми время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией»¹.

Стандарты и рекомендуемая практика, принимаемые Советом Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и относящиеся к обслуживанию воздушного движения (далее – ОВД), закреплены прежде всего в Приложении 11 к Чикагской конвенции, которое охватывает все вопросы создания и деятельности органов и служб, необходимых для обеспечения безопасного, упорядоченного и быстрого потока воздушного движения, разграничивает отдельные виды ОВД (диспетчерское обслуживание, полотно-информационное обслуживание и аварийное оповещение), а также устанавливает классификацию воздушного пространства в зависимости от ОВД.

В соответствии с указанным Приложением задачами ОВД являются: а) предотвращение столкновений между воздушными судами; б) предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на аэродроме, с препятствиями на нем; в) ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения; г) предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов; д) уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия².

Стандарты и рекомендуемая практика, содержащиеся в Приложении 11 к Чикагской конвенции, дополняются правилами аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения» (PANS-ATM)³, утверждаемыми Советом ИКАО, а также положениями соответствующих дополнительных региональных правил ИКАО.

Для организации ОВД государствами осуществляется ряд мероприятий, включая разграничение воздушного пространства, т. е. определение в нем воздушных трасс, районов, зон и других структурных элементов, в пределах которых организуется ОВД соответствующего вида, а также создание органов, на которые возлагается непосредственное обслуживание воздуш-

ного движения, в том числе международных полетов⁴. При этом выбор государствами конкретной организационной структуры, посредством которой будут обеспечиваться ОВД и иные виды аэронавигационного обслуживания, зависит от многих факторов, включая структуру воздушного пространства данного государства, требования авиационной отрасли, наличие источников финансирования и т. д.

В мировой практике используются различные организационно-правовые формы систем ОВД, как непосредственно связанные с государственным аппаратом и государством в целом, так и основанные на участии частного капитала⁵.

При этом увеличение интенсивности воздушного движения, в котором участвуют многие виды летательных аппаратов (как пилотируемых, так и беспилотных), усложнение и повышение стоимости авиационной техники и оборудования для ОВД, ужесточение требований к обеспечению безопасности полетов и точности аэронавигации ставят государства перед необходимостью совершенствования и привлечения инвестиций в системы ОВД при одновременном поиске более эффективных форм эксплуатации данных систем.

Так, тенденцией последних двух-трех десятилетий являются изменения структур владения и управления органами ОВД во многих государствах, результатом которых стали коммерциализация и в некоторых случаях даже приватизация ОВД. Если ранее почти везде органы ОВД представляли собой часть государственного аппарата, то в настоящее время во многих государствах созданы автономные субъекты хозяйственной деятельности – коммерческие организации, обеспечивающие ОВД и иные виды обслуживания.

Что касается используемого этими организациями достаточного сложного и дорогого технологического оборудования для ОВД, то в большинстве случаев это оборудование остается в собственности государства и передается данной коммерческой организации в аренду или в пользование на ином правовом основании (например, на праве хозяйственного ведения или оперативного управления). Так, в

¹ Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. // Документ ИКАО 7300/9. Изд. 9-е. 2006.

² См.: Приложение 11 к Конвенции о международной гражданской авиации «Обслуживание воздушного движения». Изд. 15-е. ИКАО, 2018. С. 2-2.

³ Документ 4444. Правила аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения». Изд. 16-е. ИКАО, 2016.

⁴ См.: Бордунов В. Д., Котов А. И., Малеев Ю. Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М., 1988. С. 190.

⁵ Более подробно о различных организационно-правовых формах систем управления воздушным движением см.: Травников А. И. Международное аэронавигационное право. М., 2013. С. 92–94.

Российской Федерации ОВД обеспечивается федеральным государственным унитарным предприятием «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» (ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»), а полномочия собственника – России – в отношении федерального имущества, переданного ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» на праве хозяйственного ведения, осуществляет Федеральное агентство воздушного транспорта⁶.

В качестве другого варианта изменения структур владения и управления органами ОВД выступают осуществляемая в ряде стран и регионов приватизация имущества и объектов ОВД, а также другие формы участия частного капитала с использованием механизмов государственно-частного партнерства или концессионных соглашений. Как следствие, ОВД и иные виды аэронавигационного обслуживания перестают рассматриваться не как исключительно государственная функция, а как особый вид услуг, предоставляемых на коммерческой основе.

Следует отметить, что в целом переход к созданию автономных коммерческих организаций по ОВД и другим видам аэронавигационного обслуживания расценивается как позитивный процесс. В исследованиях ИКАО об экономике аэронавигационного обслуживания обращается внимание, в частности, на следующие преимущества таких автономных организаций:

- обеспечение прозрачности реинвестирования средств, полученных от использования аэронавигационных ресурсов, в эксплуатацию и развитие материально-технической базы;
- уменьшение финансовой нагрузки на государство;
- стимулирование развития деловой культуры (например, более тщательный контроль доходов и расходов, более быстрое принятие решений, более оперативная деятельность и качественное управление), что ведет к повышению эффективности и качества обслуживания;
- предоставление доступа к рынку частного

⁶ См., в частности: Положение о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2004. № 32. Ст. 3343; Об утверждении Устава федерального государственного унитарного предприятия «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации»: приказ Федерального агентства воздушного транспорта от 25 мая 2018 г. № 429-П. URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-transportnaja-bezopasnost-attestaciya-sotb-prikazy>

капитала, что возможно лишь при изменении организационного формата ввиду существующих в государственном секторе ограничений на использование заемных средств;

– установление четкого разграничения между функциями регулирования и эксплуатации⁷.

Вместе с тем большинство государств достаточно осторожно подходят к вопросу коммерциализации ОВД. Они предпочитают сохранять государственную собственность в отношении имущества и объектов ОВД и контроль за их использованием. Некоторые специалисты утверждают, что излишний государственный контроль и недостаточная либерализация отрасли приводят к ее неэффективности, отсутствию конкуренции, завышенной стоимости аэронавигационного обслуживания и замедляют технологический прогресс в ОВД⁸. Однако осторожность государств в этом отношении во многом объясняется тем, что аэронавигационное обслуживание тесно связано с безопасностью полетов воздушных судов. Оно затрагивает национальную оборону и суверенитет государства над своим воздушным пространством⁹.

Кроме этого, опыт ЕС и отдельных государств по приватизации организаций в этой области не всегда оказывался положительным, что приводило к тяжелым последствиям. Например, косвенной причиной одной из самых крупных авиакатастроф нынешнего столетия – столкновения 1 июля 2002 г. в небе над Германией вблизи Боденского озера пассажирского самолета «Ту-154М» авиакомпании «Башкирские авиалинии» и грузового самолета «Боинг 757-200» авиакомпании «DHL» – стали системные проблемы в деятельности швейцарской коммерческой организации «Скайгайд», которая управляла воздушным движением в этом районе. Она на протяжении многих лет постоянно пыталась увеличить свою прибыльность за счет неоправданного снижения своих расходов, в том числе на оплату труда диспетчеров и иного персонала. В 2016 г. неправильные действия диспетчеров «Скайгайда» стали причиной другой авиакатастрофы – круше-

⁷ См.: Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания. Изд. 5-е. ИКАО, 2013. С. 2-5-2-6 (ICAO Doc. 9161).

⁸ См.: The case for liberalizing air traffic control. The ATM Policy Institute. 2016. P. 1-5.

⁹ См.: Руководство по приватизации в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания. Изд. 1-е. ИКАО, 2012. С. 3-7 (ICAO Doc. 9980).

ния швейцарского военного самолета «F/A-18», приведшего к гибели пилота.

Следовательно, государства, рассматривающие вопрос о коммерциализации ОВД, должны двигаться сразу в двух направлениях: 1) повышение эффективности функционирования систем ОВД при одновременном снижении расходов; 2) сохранение должного уровня безопасности полетов. Поиск необходимого баланса между этими двумя направлениями зависит от сочетания самых разных факторов и не является «тиражируемой» формулой.

Коммерциализация и приватизация ОВД в США

США – государство, исторически активно поддерживающее принципы свободного рынка в области воздушного транспорта, предпочитает сохранять функцию ОВД за государственной службой, входящей в состав Федеральной авиационной администрации (далее – ФАА), которая находится в подчинении Департамента транспорта США. Данная служба обеспечивает ОВД в одном из самых крупных воздушных пространств планеты с наиболее интенсивным воздушным движением (обслуживается более 16 млн полетов в год и 19 633 аэропорта). Одновременно в небе под управлением службы ОВД находятся приблизительно 5400 воздушных судов¹⁰. В штате службы работают более 14 000 диспетчеров управления воздушным движением, а под ее управлением находится огромное число высокотехнологичного дорогостоящего оборудования ОВД (21 центр управления воздушным движением, 520 аэродромных диспетчерских пунктов и т. д.).

На протяжении последних четырех десятилетий вопрос о приватизации службы ОВД США либо создании на ее базе автономной коммерческой организации с сохранением права государственной собственности на оборудование ОВД неоднократно поднимался в рамках Конгресса США. Сторонники приватизации и коммерциализации системы ОВД выдвигают следующие аргументы в свою поддержку¹¹:

¹⁰ См.: Air Traffic by the Numbers. Federal Aviation Administration, May 2022. Для сравнения, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», предоставляющая аэронавигационное обслуживание в Российской Федерации, обслуживает всего лишь около 1,5 млн полетов в год, а одновременно в небе под управлением системы ОВД находятся приблизительно 1000 воздушных судов.

¹¹ Более подробно о попытках приватизации систе-

– отсутствие гибкости в процедурах государственных закупок приводит к слишком длинным срокам приобретения нового оборудования и программного обеспечения для ОВД;

– непредсказуемость процесса утверждения федерального бюджета в Конгрессе США не позволяет осуществлять долгосрочное планирование развития системы ОВД;

– бюрократическая волокита в рамках ФАА препятствует повышению качества аэронавигационного обслуживания и снижению его стоимости в интересах пользователей;

– вышеперечисленные факторы приводят к тому, что оборудование и технологии ОВД, используемые ФАА, сильно устаревают, что приводит к задержкам при авиаперевозках и снижению уровня безопасности полетов.

Между тем в течение длительного времени предпринимались безуспешные попытки приватизации и коммерциализации системы ОВД США. Лишь в 2017 г. появился законопроект «Акт об инновациях, реформе и перераспределении полномочий в области авиации в XXI веке». Он был одобрен одним из комитетов Палаты представителей Конгресса США. Согласно данному законопроекту, в целях совершенствования и повышения эффективности ОВД полномочия в области ОВД должны быть переданы от ФАА вновь учреждаемой некоммерческой организации – Американской корпорации по аэронавигационному обслуживанию. Предполагается, что управление данной структурой будет осуществляться Советом директоров. Он должен состоять из 13 членов, два из которых назначаются руководителем Департамента транспорта США, а остальные – организациями, представляющими интересы различных участников авиационной отрасли (крупные авиаперевозчики, авиация общего назначения, деловая авиация, производители авиационной техники, диспетчеры по управлению воздушным движением и линейные пилоты). Совет директоров корпорации будет устанавливать сборы за аэронавигационное

мы ОВД США, а также об аргументах в пользу такой приватизации см.: *Neher R. W. ATC Privatization : A Solution in Search of a Problem // Journal of Air Law and Commerce. 2018. Vol. 83. P. 530–534 ; Grzebyk A. The Unconstitutionality of Privatizing Air Traffic Control // Syracuse Law Review. 2019. Vol. 69. P. 394–396 ; Treanor J. L. Privatization v. Corporatization of the Federal Aviation Administration : Revamping Air Traffic Control // Journal of Air Law and Commerce. 1998. Vol. 63. P. 637–646.*

обслуживание, за счет которых и станет финансироваться ее деятельность¹². Корпорация будет финансово независима от федерального правительства и не должна получать государственного финансирования. Таким образом, Корпорация по аэронавигационному обслуживанию будет независимой организацией под управлением смешанного органа.

Некоторые сторонники приватизации системы ОВД ссылаются на успешный опыт в Канаде, но нужно учитывать, что система ОВД Канады обслуживает значительно меньшие объемы воздушного движения, чем в США¹³.

Несмотря на восторженные заявления сторонников законопроекта, многие авиационные специалисты скептически относятся к перспективам столь масштабного реформирования системы ОВД США. Они указывают на следующие обстоятельства¹⁴.

Во-первых, по мнению ряда юристов, выполнение негосударственной организацией функций по установлению и взиманию сборов за аэронавигационное обслуживание будет противоречить Конституции США. Это потенциально может привести к ситуации, когда одна группа потребителей (например, крупные авиаперевозчики) через большинство голосов в Совете директоров корпорации сможет утвердить такой размер сборов, который будет наносить ущерб их конкурентам – небольшим региональным авиаперевозчикам¹⁵.

Во-вторых, особенности структуры органов управления Корпорации по аэронавигационному обслуживанию и процедура принятия ими решений ставят систему ОВД США в зависимость от воли авиаперевозчиков. Это может негативно повлиять на возможность обеспечения ОВД в тех районах, которые не представляют коммерческого интереса для полетов данных авиаперевозчиков (например, отдаленные сельские регионы).

¹² См., в частности: *Neher R. W.* Op. cit. P. 531–533.

¹³ Ibid. P. 529.

¹⁴ См., например: *Grzebyk A.* The Unconstitutionality of Privatizing Air Traffic Control. P. 399–409.

¹⁵ На основании соответствующей судебной практики американские юристы утверждают о возможном противоречии деятельности предлагаемой для создания Американской корпорации по аэронавигационному обслуживанию положениям поправки V к Конституции США, согласно которой, в частности, никто не может быть лишен собственности без надлежащей правовой процедуры (см.: Ibid. P. 399–404).

В-третьих, лишение доступа системы ОВД США к государственным бюджетным источникам может негативно отразиться на дальнейшем финансировании программы модернизации оборудования и технологий ОВД США – «Новое поколение авиатранспортной системы», реализуемой в настоящее время ФАА. Следует отметить, что сам факт реализации данной программы подтверждает несостоятельность аргументов о неэффективности и непредсказуемости процесса финансирования модернизации ОВД США.

Наконец, предлагаемое реформирование системы ОВД США фактически приведет к передаче в пользование и под управление частной организации огромных активов системы ОВД, которые были приобретены или созданы на протяжении многих лет за счет средств американских налогоплательщиков.

Видимо, перечисленные выше аргументы повлияли на то, что «Акт об инновациях, реформе и перераспределении полномочий в области авиации в XXI веке» пока не принят, а функции ОВД продолжают сохраняться за ФАА.

Опыт других зарубежных государств

ОВД в воздушном пространстве Канады обеспечивается уже с 1996 г. независимой частной организацией «Нав Канада» (NAV Canada). Она создана, финансируется и управляется на основании принципов, аналогичных тем, которые были изложены в законопроекте США. В частности, Совет директоров «Нав Канада» состоит из 15 членов, три из которых представляют Правительство Канады, а остальные – коммерческих авиаперевозчиков, авиацию общего назначения и профсоюзы работников.

В Великобритании аэронавигационное обслуживание обеспечивается коммерческой организацией «Натс Холдингс Лимитед» (NATS Holdings Limited), 49 % акций которой принадлежат Правительству Великобритании, а остальные акции – крупным авиаперевозчикам (42 %), организации – оператору аэропортов Великобритании (4%) и работникам организации (5 %).

Полностью или частично приватизированная система ОВД существует и в других странах, например, в Австралии, Новой Зеландии и Швейцарии. При этом коммерческие организации, обеспечивающие ОВД в этих странах, сталкиваются с проблемами в снижении своих за-

трат, и решение данных проблем, к сожалению, нередко достигается за счет сокращения персонала и проведения других мероприятий (сокращение расходов на техническое обслуживание и ремонт оборудования ОВД и др.), которые негативно влияют на уровень безопасности полетов. В частности, авиакатастрофы 2002 и 2016 гг., причинами которых стали неправильные действия диспетчеров швейцарской коммерческой организации «Скайгайд», отчетливо демонстрируют это негативное влияние.

Общие выводы

Принимая во внимание зарубежный опыт, представляется возможным выделить следующие факторы, влияющие на организацию системы ОВД и решения о коммерциализации и приватизации национальных организаций: а) размеры воздушного пространства государства, в рамках которого обеспечивается ОВД; б) интенсивность воздушного движения в этом воздушном пространстве; в) экономический, кадровый и технологический потенциал государства по обеспечению и развитию системы ОВД; г) протяженность воздушных линий, развитие системы воздушного транспорта и аэропортовой инфраструктуры; д) значение гражданской авиации для экономики государства и транспортной доступности его различных регионов; е) взаимосвязь системы ОВД с системой национальной обороны и безопасности.

В этой связи государства с огромной площадью воздушного пространства и большой интенсивностью воздушного движения и со значительными экономическими, кадровыми ресурсами и высокими технологиями могут предпочесть сохранять полный государственный контроль в отношении системы ОВД в интересах обеспечения безопасности полетов. Они крайне осторожно относятся к передаче ее под управление частным организациям. Возможность слишком сильного влияния крупных авиаперевозчиков на управление данной коммерческой организацией по ОВД в ущерб более мелким пользователям может также критически настроить государство по вопросу приватизации системы ОВД. С другой стороны, страны с меньшей площадью воздушного пространства и меньшей интенсивностью воздушного движения более позитивно настроены по поводу приватизации или коммерциализации своей системы ОВД в целях снижения соответствующих государственных расходов на выполнение функций по ОВД.

Кроме этого, государства, испытывающие недостаток экономических и кадровых ресурсов, но при этом нуждающиеся в модернизации, более эффективной и безопасной эксплуатации дорогостоящих систем ОВД, могут рассматривать и другие альтернативные варианты обеспечения ОВД. В частности, альтернативой передаче функций по ОВД коммерческим организациям, главной целью которых является извлечение прибыли, может стать более активное региональное сотрудничество нескольких государств по обеспечению ОВД.

В сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области аэронавигации, принятом Ассамблеей ИКАО, подчеркивается, что государствам следует рассматривать вопрос о совместном создании единого поставщика ОВД, ответственного за обеспечение ОВД над территориями двух или нескольких государств либо над открытым морем¹⁶.

В международно-правовой доктрине также отмечается, что международный орган ОВД как форма организации обслуживания «позволяет более рационально разместить и использовать средства связи и радиотехнического обеспечения полетов, улучшить координацию и управление воздушным движением, сократить количество органов ОВД и т. д.»¹⁷.

Важно подчеркнуть, что вне зависимости от выбора организационно-правовой формы эксплуатации систем ОВД и вовлечения частного капитала в выполнение функций по ОВД, одной из важнейших целей для международной гражданской авиации всегда остается обеспечение безопасности полетов и снижение числа погибших и риска гибели людей в результате авиационных происшествий¹⁸.

¹⁶ См.: Резолюция А40-4 // Действующие резолюции Ассамблеи. ICAO Doc. 10140.

¹⁷ Бордунов В. Д., Котов А. И., Малеев Ю. Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М., 1988. С. 194. См. также: *Van Antwerpen N. Cross-Border Provision of Air Navigation Services with Specific Reference to Europe*. Kluwer Law International, 2008. P. 235–237.

¹⁸ Глобальный план обеспечения безопасности полетов, пересматриваемый и утверждаемый каждые три года Советом и Ассамблеей ИКАО, устанавливает в качестве «желаемой цели» сведение к нулю числа погибших в авиационных происшествиях при коммерческих перевозках к 2030 г. и в дальнейшем поддержание такого уровня безопасности полетов (См.: Дос 10004. Глобальный план обеспечения безопасности полетов. Издание 2023–2025 гг. ИКАО. С. 1–2).

Любое государство при принятии решения о какой-либо реформе системы ОВД должно прежде всего руководствоваться именно данной целью, а также учитывать, что во всех случаях именно государство продолжает нести свои международно-правовые обязательства по обеспечению ОВД, основанные на Чикагской конвенции и международных стандартах, принимаемых ИКАО.

Библиографический список

Бордунов В. Д., Котов А. И., Малеев Ю. Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М. : Наука, 1988.

Травников А. И. Международное аэронавигационное право. М. : Российский университет дружбы народов, 2013.

Air Traffic by the Numbers. Federal Aviation Administration, May 2022.

Antwerpen N. van Cross-Border Provision of Air Navigation Services with Specific Reference to Europe. Kluwer Law International, 2008.

Grzebyk A. The Unconstitutionality of Privatizing Air Traffic Control // *Syracuse Law Review*. 2019. Vol. 69.

Neher R. W. ATC Privatization : A Solution in Search of a Problem // *Journal of Air Law and Commerce*. 2018. Vol. 83. P. 530–534.

Ross W. Neher ATC Privatization : A Solution in Search of a Problem // *Journal of Air Law and Commerce*. 2018. Vol. 83.

Treanor J. L. Privatization v. Corporatization of the Federal Aviation Administration : Revamping Air

Traffic Control // *Journal of Air Law and Commerce*. 1998. Vol. 63.

Van Antwerpen N. Cross-Border Provision of Air Navigation Services with Specific Reference to Europe. Kluwer Law International, 2008. P. 235–237.

References

Air Traffic by the Numbers. Federal Aviation Administration, May 2022.

Antwerpen N. van Cross-Border Provision of Air Navigation Services with Specific Reference to Europe. Kluwer Law International, 2008.

Bordunov V. D., Kotov A. I., Maleev Y. N. Legal regulation of international flights of civil aircraft. Moscow : Nauka, 1988.

Grzebyk A. The Unconstitutionality of Privatizing Air Traffic Control // *Syracuse Law Review*. 2019. Vol. 69.

Neher R. W. ATC Privatization : A Solution in Search of a Problem // *Journal of Air Law and Commerce*. 2018. Vol. 83. P. 530–534.

Ross W. Neher ATC Privatization: A Solution in Search of a Problem // *Journal of Air Law and Commerce*. 2018. Vol. 83.

Travnikov A. I. International air navigation law. Moscow : Russian Peoples' Friendship University, 2013.

Treanor J. L. Privatization v. Corporatization of the Federal Aviation Administration: Revamping Air Traffic Control // *Journal of Air Law and Commerce*. 1998. Vol. 63.

Van Antwerpen N. Cross-Border Provision of Air Navigation Services with Specific Reference to Europe. Kluwer Law International, 2008. P. 235–237.

Представительство Российской Федерации при Международной организации гражданской авиации (ИКАО)

Баталов А. А., кандидат юридических наук, магистр международного воздушного и космического права (LL.M., Leiden University), заместитель представителя Российской Федерации

E-mail: alexbatalov2000@mail.ru

Поступила в редакцию: 24.03.2023

Для цитирования:

Баталов А. А. Коммерциализация и приватизация обслуживания воздушного движения: проблемы и перспективы // *Вестник Воронежского государственного университета*. Серия: Право. 2023. № 4 (55). С. 307–313. DOI: <https://doi.org/10.17308/law/1995-5502/2023/4/307-313>.

Representation of the Russian Federation to International Civil Aviation Organization (ICAO)

Batalov A. A., Candidate of Legal Sciences, LL.M. in International Air and Space Law (Leiden University), Alternate Representative of the Russian Federation

E-mail: alexbatalov2000@mail.ru

Received: 24.03.2023

For citation:

Batalov A. A. Commercialization and privatization of air traffic services: challenges and opportunities // *Proceedings of Voronezh State University*. Series: Law. 2023. № 4 (55). P. 307–313. DOI: <https://doi.org/10.17308/law/1995-5502/2023/4/307-313>.