

УДК 629. 735: 628. 54

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ РАЗРАБОТКИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Б.Н. КАРПИН, А.М. МАТЯГИНА, Н.И. НИКОЛАЙКИН

Статья представлена доктором технических наук, профессором Зубковым Б.В.

Рассматривается необходимость совершенствования отечественной нормативной правовой базы в сфере защиты окружающей среды от воздействия гражданской авиации и предлагается разработка соответствующих Федеральных авиационных правил.

Ключевые слова: охрана окружающей среды, Федеральные авиационные правила, отраслевая система обеспечения экологической безопасности.

Человек десятки тысяч лет своей истории существовал и продолжает находиться в наши дни в условиях различных опасностей. Это, прежде всего, природные опасности, традиционно называвшиеся стихийными бедствиями (лесные пожары, ураганы, наводнения, цунами, землетрясения, извержения вулканов, засухи). За последние сотни лет к природным добавились техногенные опасности – аварии на инженерных коммуникациях, взрывы, обрушения и пожары в зданиях и сооружениях, которые в наши дни по своему суммарному ущербу стали сопоставимы с потерями от стихии [1]. Во второй половине XX века появились и постепенно вышли на передний план экологические проблемы, человечество осознало начало глобального экологического кризиса [2, 3].

Сегодня (в начале XXI века) стало понятно, что обществу необходима комплексная система обеспечения безопасности жизнедеятельности. Одним из важнейших требований современного общества является защита окружающей среды от негативного воздействия любых источников загрязнения [4] и, в том числе, от загрязнения, сопровождающего авиаперевозки, всё возрастающие по объёму во всём мире [5].

За последние годы в сфере охраны окружающей среды от воздействия авиации, имеющей значительную специфику, принят ряд новых важных отечественных и международных документов, к которым в первую очередь относятся следующие:

- Обновленная резолюция Ассамблеи ИКАО А-36-22 «Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды», принятая на 36-й сессии Ассамблеи в сентябре 2007 г.

- Циркуляр Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) по вопросам мониторинга, отчётности и контроля за эмиссионными выбросами в атмосферу.

- Распоряжение Правительства РФ от 01.03.06 № 278-р о создании российской системы оценки антропогенных выбросов из источников и абсорбции поглотителями парниковых газов в целях реализации обязательств РФ, вытекающих из Киотского протокола к Рамочной конвенции ООН об изменении климата.

- Указ Президента РФ от 04.06.08 № 889 «О некоторых мерах по повышению энергетической и экологической эффективности российской экономики».

Также очень важно обратить внимание на следующую информацию [6].

1. Европейский союз, начиная с 01.01.2012 г., включил рынок авиаперевозок в систему торговли квотами на выброс парниковых газов. Несмотря на возмущение ИАТА односторонними действиями европейских стран, Европарламент принял это решение в июле 2008 г. абсолютным большинством голосов.

Имеется также информация о том, что члены ЕС, опираясь на названное решение, планируют ввести односторонние ограничения на полёты в Европу даже при отсутствии взаимно

согласованной международной (общепринятой, отработанной) системы покупки/обмена квот на выбросы парниковых газов.

2. На основании требований Федерального закона от 30.03.99 № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», санитарных правил и норм СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» (редакция от 10.04.2008 г.), СанПиН 2.2.1/2.1.1.2361-08 «Изменения № 1 к СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и ... » и иных законодательных и нормативных документов, действующих в нашей стране, в последние годы органами Ростехнадзора и Роспотребнадзора активизирована контрольная и надзорная деятельность за разработкой авиапредприятиями проектов санитарно-защитных зон (СЗЗ), установлением их границ, а также за инструментальным подтверждением границ СЗЗ.

В настоящее время все вопросы защиты окружающей среды находятся в ведении Министерства природных ресурсов РФ, а органы исполнительной власти, ответственные за соответствующие отрасли народного хозяйства нашей страны, не имеют никакого отношения к руководству природоохранной деятельностью своих отраслей. При этом гражданская авиация является высокотехнологичной и сугубо специфической отраслью, в которой руководство всеми техническими и технологическими вопросами могут осуществлять только специально подготовленные высококвалифицированные кадры. Кроме того, в соответствии со статьей 35 Воздушного кодекса Российской Федерации *“требования к ... охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации определяются Федеральными авиационными правилами ...”* [7]. Поэтому в сфере охраны окружающей среды от воздействия авиации необходим специальный ведомственный подход и соответствующий контроль.

Учитывая вышеизложенное, актуальность обеспечения государственного регулирования решения проблемы обеспечения экологической безопасности в гражданской авиации и в целях подготовки российских авиапредприятий к планируемым изменениям условий их деятельности, а также для повышения эффективности выполнения этих работ целесообразно подготовить и ввести Федеральные авиационные правила (ФАП) по организации природоохранной деятельности в гражданской авиации. При разработке этих Правил целесообразно опираться на теоретическую базу, подготовленную авторами ранее [8, 9].

Выпуск ФАП позволит создать отраслевую систему обеспечения экологической безопасности, основными задачами которой будут являться:

- обеспечение государственного регулирования и контроля экологической безопасности воздушных судов при их создании и эксплуатации в гражданской авиации;
- разработка российских и гармонизация с международными требованиями к юридическим лицам по организации обеспечения экологической безопасности воздушных судов;
- организация профессиональной подготовки инспекторов и специалистов отрасли по вопросам экологической безопасности воздушных судов.

Нижеизложенное предлагается считать проектом будущих Федеральных авиационных правил, которые могут, например, называться *“Организация деятельности авиационных предприятий гражданской авиации в сфере охраны окружающей среды”*.

Общие положения

Федеральные авиационные правила *“Организация деятельности авиационных предприятий гражданской авиации в сфере охраны окружающей среды”* (далее - Правила) должны быть разработаны в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации от 19.03.1997г. № 60-ФЗ, Федеральными законами от 10.01.2002г. № 7-ФЗ *“Об охране окружающей среды”*, от 04.05.1999г. № 96-ФЗ *“Об охране атмосферного воздуха”*, от 30.03.1999 № 52-ФЗ *“О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения”*, от 23.11.1995г. № 174-ФЗ *“Об экологической экспертизе”*, от 24.06.1998г. № 89-ФЗ *“Об отходах производства и потребления”*, Концепцией

национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 17.12.1997г. № 1300 (в редакции Указа Президента Российской Федерации от 10.01.2000г. № 24), действующими нормативными правовыми актами в области обеспечения безопасности полетов и с учетом требований международных стандартов.

Правила должны устанавливать для авиационных предприятий и организаций гражданской авиации независимо от формы собственности (далее - авиапредприятия), а также иных юридических и физических лиц, участвующих в выполнении и обеспечении авиатранспортных работ, требования по организации деятельности в сфере охраны окружающей среды и производственного экологического контроля при осуществлении на территории РФ деятельности в области гражданской авиации. Этими же Правилами следует руководствоваться и иностранным авиапредприятиям, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации.

Общее руководство деятельностью в сфере охраны окружающей среды должен осуществлять руководитель авиапредприятия, если его хозяйственная и иная деятельность оказывает воздействие на окружающую среду. Контроль и координация выполнения таких правил должны быть поручены федеральному органу исполнительной власти, являющемуся специально уполномоченным в области гражданской авиации.

Важно отметить, что нормативы допустимого воздействия на окружающую среду, включая нормативы и (или) лимиты допустимых выбросов и сбросов веществ и микроорганизмов, нормативы образования отходов производства и потребления и лимиты на их размещение, нормативы допустимых физических воздействий (количество тепла, уровни шума, вибрации, ионизирующего излучения, напряженности электромагнитных полей и иных физических воздействий), а также предусмотренные законодательством нормативы иного допустимого воздействия на окружающую среду в настоящее время уже устанавливаются для авиапредприятий специально уполномоченными на то федеральными органами исполнительной власти в порядке, установленном законодательством РФ. При этом особенности взаимосвязи деятельности авиапредприятий в сфере охраны окружающей среды с их основной деятельностью регламентируются иными нормативными правовыми актами в области гражданской авиации.

Цели и задачи организации деятельности в сфере охраны окружающей природной среды

Целями организации деятельности авиапредприятий в сфере охраны окружающей среды являются:

- предотвращение негативного воздействия на окружающую среду;
- обеспечение необходимого уровня безопасности полетов воздушных судов;
- обеспечение экологически безопасной (допустимой) деятельности в соответствии с нормативными правовыми актами в области гражданской авиации.

Основная задача авиапредприятий заключается в *создании достаточных условий для сбалансированного обеспечения охраны окружающей среды от результатов их деятельности и обеспечения беспрепятственной эксплуатации воздушных судов.*

Для выполнения этих задач авиапредприятиям следует:

- осуществлять прогнозирование негативных последствий для окружающей среды;
- обеспечивать соблюдение на авиапредприятии требований законодательства и нормативных документов в области охраны окружающей среды, а также всех установленных для авиапредприятия нормативов допустимого воздействия на окружающую среду, включая установленные лимиты;
- разрабатывать планы действий персонала авиапредприятия и его специализированных служб, сводящие к минимуму возможное негативное воздействие на окружающую среду при

возникновении особых ситуаций в полёте воздушного судна и иных чрезвычайных ситуациях, включая аварийный слив топлива;

- реализовывать ограничения на приём и обслуживание воздушных судов, не соответствующих установленным нормативам допустимого физического воздействия (по уровню авиационного шума) и нормативам (лимитам) допустимых выбросов в атмосферу веществ от авиационных двигателей, если это предусмотрено законодательством РФ.

Для реализации принятой экологической политики авиапредприятия в нем целесообразно создавать Систему управления экологической безопасностью со своей организационной структурой, включающей экологическую службу или лицо, ответственное за проведение производственного экологического контроля.

Функции экологической службы

Экологической службе авиапредприятия целесообразно поручить следующие основные функции:

- координацию деятельности различных подразделений авиапредприятия с целью обеспечения выполнения требований в области охраны окружающей среды на всех объектах;
- взаимодействие с экологическими службами других авиапредприятий, участвующих в реализации всего ресурсного цикла¹ авиатранспортных перевозок;
- взаимодействие с органами государственного управления, мониторинга и контроля в области охраны окружающей среды;
- информирование руководящего состава авиапредприятия о ходе реализации мероприятий в области охраны окружающей среды, а также разработку предложений по их совершенствованию;
- обеспечение работ по установлению (разработке и утверждению) для авиапредприятия всех нормативов (лимитов) допустимого воздействия на окружающую среду в соответствии с порядком, установленным законодательством;
- обеспечение сбора исходной информации об уровнях воздействия на окружающую среду действующих объектов (производств) авиапредприятия, необходимой для обоснований перспективных работ, а также различных решений в процессе хозяйственной и иной деятельности;
- организацию производственного экологического контроля на всех объектах при проведении всех технологических процессов на всех транспортных средствах и всём оборудовании авиапредприятия, включающего контроль соблюдения установленных нормативов допустимого воздействия авиапредприятия на окружающую среду и установленных лимитов, проверку выполнения планов мероприятий по охране окружающей среды, а также контроль за соблюдением технологических режимов работы и правил эксплуатации технических средств обезвреживания и безопасного размещения отходов производства и потребления, обезвреживания выбросов и сбросов загрязняющих веществ;
- организацию и ведение первичного учета воздействия действующих объектов авиапредприятия на окружающую среду, а также осуществление соответствующей отчетности, установленной законодательством;
- организацию подготовки исходных материалов и документации для экологической сертификации, осуществляемой в порядке, определяемом Правительством РФ;
- разработку планов мероприятий авиапредприятия по охране окружающей среды;
- обоснование необходимости расходования средств на мероприятия, связанные с охраной окружающей среды, на авиапредприятии;

¹ Ресурсный цикл – сумма взаимосвязанных стадий от разработки природных ресурсов до утилизации всех образующихся отходов [3, 9]. Является синонимом термина "жизненный цикл продукции (услуги)" в трактовке международных экологических стандартов ИСО серии 14 000 [5].

- своевременное информирование руководящего состава авиапредприятия, федерального органа исполнительной власти, являющегося специально уполномоченным в области гражданской авиации, и территориальных подразделений специально уполномоченных органов государственного контроля в области охраны окружающей среды о возникших на авиапредприятии аварийных выбросах и сбросах веществ в результате нарушений технологических процессов и иных чрезвычайных ситуаций;
- обеспечение повышения уровня экологических знаний персонала авиапредприятия, ответственного за принятие решений при осуществлении хозяйственной и иной деятельности, которая оказывает или может оказывать негативное воздействие на окружающую среду;
- проведение деятельности в сфере экологического просвещения всего персонала авиапредприятия.

Требования к персоналу

Руководители авиапредприятия и специалисты, ответственные за принятие решений при осуществлении хозяйственной и иной деятельности, которая оказывает или может оказывать негативное воздействие на окружающую среду, а также руководитель и весь инженерно-технический персонал экологической службы авиапредприятия должны (в соответствии с требованием ст. 73 Федерального закона № 7-ФЗ от 10.01.02 г.) иметь подготовку в области охраны окружающей среды и экологической безопасности, свидетельством которой является документ о высшем образовании по специальности природоохранного направления либо свидетельство государственного образца о повышении квалификации по природоохранному направлению в учебном заведении гражданской авиации[4].

Руководителям авиапредприятия и специалистам, ответственным за принятие решений при осуществлении хозяйственной и иной деятельности, которая оказывает или может оказывать негативное воздействие на окружающую среду, следует регулярно повышать свою квалификацию в области охраны окружающей среды и экологической безопасности в учебных заведениях гражданской авиации по программе обучения, согласованной с федеральным органом исполнительной власти, являющимся специально уполномоченным в области гражданской авиации, предусматривающей выдачу в установленном порядке удостоверения или свидетельства о повышении квалификации государственного образца, а руководителю и всему инженерно-техническому персоналу экологической службы организации – по программе обучения, предусматривающей выдачу свидетельства о повышении квалификации государственного образца.

Требования по организации деятельности в сфере охраны окружающей среды

На авиапредприятии целесообразно создавать Систему управления экологической безопасностью от результатов воздействия его хозяйственной и иной деятельности (далее - система управления), которая представляет собой систему, отражающую наличие и соподчиненность должностных лиц и подразделений авиапредприятия и обеспечивающую выполнение задач и достижение целей авиапредприятия в сфере охраны окружающей среды

Системе управления следует разрабатывать и поощрять мероприятия, нацеленные на повышение экологической эффективности своей продукции (услуги) на протяжении всего её ресурсного цикла, при этом оказывать влияние на весь спектр деятельности авиапредприятия, контролировать соблюдение технологических режимов, а также принимать меры по минимизации последствий негативного воздействия на окружающую среду.

Важно, чтобы система управления подвергалась инспекционной проверке со стороны федерального органа исполнительной власти, специально уполномоченного в области ГА.

На авиапредприятии следует разработать положение о системе управления, в котором отразить функции, права и обязанности должностных лиц авиапредприятия.

В организационную структуру системы управления целесообразно включать:

- руководителя авиапредприятия, отвечающего за всю деятельность и безопасность авиапредприятия, включая обеспечение охраны окружающей среды;
- заместителя руководителя авиапредприятия по обеспечению охраны окружающей среды (без совмещения других функций, связанных с деятельностью, которая оказывает или может оказывать негативное воздействие на окружающую среду) или руководителя экологической службы авиапредприятия с правами заместителя руководителя авиапредприятия, персонально отвечающего за обеспечение природоохранной деятельности;
- экологическую службу авиапредприятия или лицо, ответственное за проведение производственного экологического контроля;
- руководителей и специалистов структурных подразделений авиапредприятия, профессионально ответственных за принятие решений при осуществлении хозяйственной и иной деятельности, которая оказывает или может оказывать негативное воздействие на окружающую среду.

Авиапредприятиям, имеющим в своём составе филиалы, цеха, подразделения, объекты и т.п., расположенные в том же регионе, но отдельно от основной территории, можно рекомендовать формировать единую систему управления и единую экологическую службу с назначением на каждом из них ответственного должностного лица.

Авиапредприятие в процессе хозяйственной и иной деятельности обязано осуществлять производственный контроль в области охраны окружающей среды (производственный экологический контроль). Ответственным за организацию и проведение такого контроля на авиапредприятии является руководитель авиапредприятия.

Экологическая служба авиапредприятия должна являться отдельным (без совмещения других функций) структурным подразделением авиапредприятия, ответственным за организационно-техническое обеспечение реализации экологической политики предприятия. Эту службу следует подчинить непосредственно руководителю авиапредприятия или его заместителю по обеспечению охраны окружающей среды.

Очевидно, что для экологической службы на авиапредприятии необходимо выделить помещение, приобрести необходимую нормативно-методическую и справочную документацию, оборудование, аппаратуру и создать иные условия, способствующие качественному и своевременному выполнению задач и функций службы.

Структуру экологической службы и её численность следует определять исходя из общей численности персонала авиапредприятия и в зависимости от вида (характера) хозяйственной и иной деятельности авиапредприятия, но в любом случае численность должна быть достаточной для решения возложенных на экологическую службу задач. Деятельность экологической службы, её ответственность, права и обязанности необходимо регламентировать положением об экологической службе авиапредприятия.

Руководитель экологической службы авиапредприятия в сфере природоохранной деятельности должен быть назначен ответственным за взаимодействие с территориальными подразделениями специально уполномоченных федеральных органов исполнительной власти по охране окружающей среды и санитарно-эпидемиологическому надзору, а также с федеральным органом исполнительной власти, являющимся специально уполномоченным в области гражданской авиации.

На авиапредприятии необходимо иметь следующую природоохранную документацию:

- 1) организационно-распорядительные документы авиапредприятия (приказы, распоряжения, решения, указания, постановления, протоколы, акты, служебные письма, пояснительные записки и др.) по природоохранной деятельности;
- 2) документацию системы управления:
 - программный документ экологической политики авиапредприятия (меморандум, заявление о намерениях и принципах и т.п.);
 - положение о системе управления;

- положения об экологической службе авиапредприятия, ее структурных подразделениях и службах, чья деятельность оказывает или может оказывать негативное воздействие на окружающую среду;

- положение о производственном экологическом контроле на авиапредприятии;
- должностные инструкции лиц, участников системы управления;

3) документы по планированию мероприятий природоохранной деятельности:

- планы мероприятий по охране окружающей среды, включающие внедрение наилучших существующих технологий и технических средств, а также по реализации других природоохранных проектов для поэтапного достижения установленных нормативов допустимых выбросов и сбросов веществ, в случаях, когда для авиапредприятия установлены лимиты на выбросы и сбросы соответствующих веществ;

- планы мероприятий по реализации экологической политики авиапредприятия с указанием сроков, объёмов финансирования и участников;

- планы мероприятий авиапредприятия по выполнению предписаний (при их наличии) органов государственного контроля в области охраны окружающей среды и санитарно-эпидемиологического надзора;

- производственные планы экологической службы авиапредприятия;

- нормативную и справочно-информационную документацию авиапредприятия в области охраны окружающей среды (законодательные акты Российской Федерации, нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, Федеральные авиационные правила, стандарты, нормативно-методические документы, технические отчеты, справки, заключения, акты, программные средства вычислительной техники, используемые для решения природоохранных задач и др.);

4) функциональную документацию авиапредприятия, определяющую его деятельность по охране окружающей среды:

- отчёты по инвентаризации источников выбросов веществ в атмосферу, источников сбросов в поверхностные водоёмы и образования отходов производства и потребления;

- разработанные и утверждённые в установленном порядке проекты, обосновывающие нормативы допустимого воздействия на окружающую среду, включая установленные лимиты, а также предусмотренные действующими положениями природоохранного паспорта;

- документы, подтверждающие утверждение в установленном порядке всех нормативов (или лимитов) допустимого воздействия на окружающую среду;

- документы установленной формы первичного учёта всех видов и источников воздействия на окружающую среду с выделением выбросов загрязняющих веществ от воздушных судов;

- предписания и постановления органов государственного экологического контроля по выявленным нарушениям;

- иную рабочую природоохранную документацию.

Всю действующую природоохранную документацию целесообразно хранить в экологической службе авиапредприятия, а по истечении установленного срока передавать в архив авиапредприятия.

Мониторинг воздействия авиапредприятия на окружающую среду следует организовывать и осуществлять в соответствии с порядком, установленным нормативными правовыми актами Российской Федерации. Результаты мониторинга по согласованному регламенту следует передавать в технические службы, ответственные за организацию и эксплуатацию Единой государственной системы экологического мониторинга.

Авиапредприятие (система управления) должно обеспечивать подготовку и ведение отчётной документации (материалов) о своей деятельности в сфере охраны окружающей среды в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Таким образом, сегодня необходимость совершенствования отечественной нормативной правовой базы в сфере защиты окружающей среды от воздействия гражданской авиации стала

очевидной. На многих авиапредприятиях уже давно де-факто существуют экологические службы, которые не имеют в своей деятельности достаточной опоры на отраслевые нормативные документы уровня ФАПов, и это значительно осложняет профессиональную деятельность экологов на авиапредприятиях и в организациях ГА. Поэтому подготовка и введение де-юре Федеральных авиационных правил стало насущной необходимостью отрасли.

Такие правила позволят упорядочить природоохранную деятельность на авиапредприятиях, будут способствовать предотвращению чрезвычайных экологических ситуаций и минимизации экологического ущерба природной среде от деятельности воздушного транспорта. Это повысит экологическую эффективность отечественной гражданской авиации и тем самым будет способствовать выполнению требований Указа Президента РФ № 889 от 04.06.2008 г. «О некоторых мерах по повышению энергетической и экологической эффективности российской экономики».

ЛИТЕРАТУРА

1. Махутов Н., Андреева Т. Фактор риска становится ключевым в новой политике управления // РЖД-Партнер. – №3 (151). – 2009.
2. Реймерс Н.Ф. Экология (теория, законы, правила, принципы и гипотезы). – М.: Россия Молодая, 1994.
3. Николайкин Н.И., Николайкина Н.Е., Мелехова О.П. Экология: учеб. для вузов. – 6-е изд. – М.: Дрофа, 2008.
4. Об охране окружающей среды. Федеральный закон от 10.01.02 г. № 7-ФЗ.
5. Николайкина Н.Е., Николайкин Н.И., Матягина А.М. Промышленная экология: Инженерная защита биосферы от воздействия воздушного транспорта: учеб. пособие для вузов. – М.: Академкнига, 2006.
6. Зверева П. Меньше выбрасывайте // Авиатранспортное обозрение. 2008. - Июнь/август.
7. Воздушный кодекс. Федеральный закон от 19.03.97 г. № 60-ФЗ.
8. Организация деятельности в области охраны окружающей природной среды и экологической безопасности воздушного транспорта / Н.И. Николайкин, А.М. Матягина, Б.В. Зубков и др. Отчет по НИР-367. № гос.рег. 01200006632. – М.: МГТУ ГА, 2001.
9. Николайкин Н.И. Управление экологической безопасностью промышленно-транспортных и энергетических узлов: Монография. – М.: МГУ инженерной экологии, 2007.

SOME ASPECTS OF FEDERAL AVIATION RULES DEVELOPMENT ON THE ENVIRONMENT PROTECTION IN CIVIL AVIATION

Karpin B.N., Matiagina A.M., Nikolaykin N.I.

The article contains the description of the necessity of domestic normative legal base perfection for sphere of environment protection from of civil aviation influence. It is also offered to develop applicable Federal aviation rules.

Сведения об авторах

Карпин Борис Наумович, 1946 г.р., окончил МАИ (1971), МИНХ им. Г.В. Плеханова (1991), Российскую академию государственной службы при Президенте РФ (2001), заместитель начальника отдела Управления поддержания летной годности гражданских воздушных судов Росавиации, автор более 200 научных работ, область научных интересов – государственное управление развитием ГА, экологические проблемы взаимодействия воздушного транспорта с окружающей средой.

Матягина Анна Михайловна, окончила МГУ ЭСИ (2000), кандидат технических наук, доцент кафедры безопасности полётов и жизнедеятельности МГТУ ГА, адъюнкт Российской академии естественных наук, автор более 60 научных работ; область научных интересов – инженерная экология, экологический менеджмент, экологическая безопасность гражданской авиации, организация производства на транспорте.

Николайкин Николай Иванович, 1950 г.р., окончил МИХМ (1972), академик Международной академии наук экологии и безопасности жизнедеятельности, кандидат технических наук, доцент кафедры безопасности полетов и жизнедеятельности МГТУ ГА, автор более 200 научных работ, область научных интересов – инженерная экология, экологическая безопасность ГА, организация производства на транспорте.