



ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА (ЧАСТЬ I)

Марина РАСКАЛЕЙ,

кандидат юридических наук, доцент кафедры международного права
Национального университета государственной налоговой службы Украины

Summary

The article is devoting to research questions of influence of the aviation activities regulated by international air law, on the environment. Among the main areas of environmental impact related with aviation identified the main, are brought to the attention of subjects of international air law: the impact of Aviation noise and aircraft engine emissions on the environment that the article describes in more detail. The author draws attention to the fact that for the comprehensive analysis of the impact of "aviation activities" on the environment must be considered all of its component and powers provided ICAO environmental protection can be realized only with the help of uniform standards and norms governing such activities in each state.

Key words: aviation activity, Aviation noise, ICAO international air law, the ozone layer, environment, greenhouse gases, sovereignty, ecological situation, aircraft engine emissions.

Аннотация

Статья посвящена исследованию вопросов влияния авиационной деятельности, регулируемой международным воздушным правом, на окружающую среду. Среди основных направлений воздействия на окружающую среду, связанных с деятельностью авиации, выделены основные, на которые обращено особое внимание субъектов международного воздушного права: авиационный шум и воздействие эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, которые в статье рассматриваются более детально. Автор обращает внимание на то, что для всестороннего анализа воздействия «авиационной деятельности» на окружающую среду необходимо учитывать все её составляющие, а предоставленные Международной организацией гражданской авиации полномочия в области охраны окружающей среды могут быть реализованы только с помощью единообразия требований и норм, регулирующих такую деятельность в каждом государстве.

Ключевые слова: авиационная деятельность, авиационный шум, Международная организация гражданской авиации, международное воздушное право, озоновый слой, окружающая среда, парниковые газы, суверенитет, экологическая ситуация, эмиссия авиационных двигателей.

Постановка проблемы. Авиация является одним из важнейших элементов развития общества во всех сферах. В то же время постоянное возрастание объёма движения воздушных судов и связанной с этим «авиационной деятельности», повышение спроса как на пассажирские, так и на грузовые перевозки международного характера, а также экологические угрозы нашего времени диктуют необходимость более интенсивно развивать сферу работ, в том числе и правового характера, направленную на защиту окружающей среды от вредного воздействия «авиационной деятельности». Так, на 38-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) была подчеркнута исключительная важность осуществления постоянного руководства деятельностью международной гражданской авиации по ограничению или уменьшению эмиссии, оказывающей влияние на глобальное изменение климата.

Актуальность темы исследования обусловлена нынешней ситуацией, которая сложилась в мире в отношении состояния окружающей среды. «Авиа-

ционная деятельность», совершаемая даже внутри страны, благодаря своей специфичности, непосредственно затрагивает и международные интересы. Именно при осуществлении авиатранспортной услуги выброс вредных веществ в окружающую среду происходит не только на поверхности земли, но и высоко над ней (высота полёта самолёта в среднем проходит на высоте до 13 км), а это, в свою очередь, влияет на состояние атмосферы. Таким образом, анализ воздействия авиации на окружающую среду и норм международной системы её защиты в данной отрасли является требованием времени для дальнейшего развития не только «безопасной авиационной деятельности», но и человечества в целом.

Вопросы обеспечения экологической безопасности авиационной деятельности были и остаются предметом исследования многих учёных и практиков из различных отраслей, таких как М.М. Бринчук, А.А. Богданов, В.Д. Бордунов, С.В. Виноградов, Р.О. Герасимов, Б.П. Елисеев, Л.Н. Елисов, Б.В. Зубков, О.С. Колбасов, Н.С. Кулик, В.Н. Лопатин, Ю.Н. Малеев, Н.Н. Моисеев, И.В. Пригожин, Р.В. Сакач,

В.А. Свиркин, Ю.В. Трофименко, Ю.М. Чинючин, А.А. Шишко, Г.А. Ягодин и многие другие. В то же время вопросы регулирования безопасной для окружающей среды авиационной деятельности в международном воздушном праве с учётом происходящих в мире изменений требуют как дополнительного, так и нового рассмотрения.

Целью статьи является исследование вопросов влияния «авиационной деятельности» на окружающую среду, обеспечения экологической безопасности такой деятельности с соблюдением прав человека субъектами международного воздушного права и его правового регулирования. Новизна работы заключается в том, чтобы на основе анализа влияния осуществления авиатранспортной услуги на окружающую среду выявить основные тенденции развития современной «авиационной деятельности» в международном воздушном праве, обосновать систему организации экологически эффективного правового регулирования оказания авиатранспортной услуги.

Изложение основного материала исследования. Насекомые умели летать приблизительно за 350 млн лет до



того, как первые люди начали мечтать о покорении воздуха. Приблизительно 200 млн лет тому назад появились первые древние птицы. Но полёты этих существ не имеют таких последствий, как «воздушная деятельность» человека. Люди впервые полетели на воздушном шаре, который был построен и запущен братьями Монгольфье в 1783 году. Шар был наполнен горячим дымом, благодаря чему он пролетел 9 км в свободном режиме. Первый управляемый полёт человек совершил в 1903 году [1]. Всего немногим более ста лет тому назад начала своё развитие деятельность в воздушном пространстве в том виде, в котором мы её знаем сегодня, но лишь отдельные счастливицы могли приобрести билет на авиарейсы по весьма ограниченному маршрутам. Но уже тогда на международном уровне поднимался вопрос о воздействии авиации на окружающую среду. Это подтверждается принятием Чикагской конвенции 1944 г., нормами которой были введены некоторые стандарты международной авиационной деятельности в целом, направленные на охрану окружающей среды. Но тогда данная проблема не рассматривалась так глобальная и не стояла так остро.

В условиях глобализации роль авиации в жизни и развитии современных стран стремительно и неуклонно возрастает. В наши дни самолёты гражданской авиации регулярно совершают полёты, пересекая многие государственные границы, осуществляя свою деятельность на основе правовых норм, составляющих международное воздушное право. Само понятие международного воздушного права включает в себя довольно объёмный спектр деятельности в воздушном пространстве. При этом его правовой режим устанавливается национально-правовыми актами государства, над которым оно расположено с учётом норм международных соглашений. Именно нормы и принципы международного воздушного права направлены на регулирование отношений, возникающих в связи с использованием воздушного пространства и осуществлением в нём определённой деятельности. С одной стороны, в основе современного международного воздушного права лежит принцип полного и исключительного суверенитета государства над воздуш-

ным пространством, которое простирается над его территорией. Данный принцип закреплён в Чикагской конвенции 1944 года [2, ст. 1], являющейся основным нормативным актом международного воздушного права. Но специфичность данного принципа заключается в условном ограничении пределов самого воздушного пространства и, соответственно, регулирования деятельности по его использованию [3]. В своём вступительном слове к принятому ИКАО Стратегическому плану действий Ассад Котайт обратил внимание на то, что хотя нормирование в области безопасности полётов и авиационной безопасности входит в компетенцию отдельных государств, но по мере увеличения масштабов передачи государствами прав на владение и управление авиакомпаниями, аэропортами, органами управления воздушным движением и расширения международной деятельности потребность в непрерывной координации, выходящей за пределы национальных и региональных границ, становится всё более насущной [4]. В этой связи необходимо вспомнить ещё об одном непосредственно связанном с выше упомянутым и взаимодополняющем принципе – обеспечение безопасности международной гражданской авиации. Данный принцип логично разделяется на два направления охранной деятельности: борьба с актами незаконного вмешательства, которые несут угрозу авиационной деятельности; обеспечение «экологической безопасности» при осуществлении деятельности по использованию воздушного пространства (авиационной деятельности). Это подтверждается включением Чикагской конвенцией 1944 г. природоохранного аспекта в толкование принципа обеспечения безопасного и надлежащего развития международной гражданской авиации.

Именно последнее предусматривает, что государство должно обеспечить соблюдение всех необходимых норм и стандартов для ведения наиболее безопасной «авиационной деятельности» на всех её стадиях.

Согласно Воздушному кодексу Украины, использованием воздушного пространства является осуществление физическими и юридическими лицами (которым в установленном законом по-

рядке дано право на её осуществление) деятельности, связанной с полётами воздушных судов, с перемещением (нахождением) материальных объектов в воздушном пространстве Украины, со взрывными работами, пуском ракет, всеми видами стрельб, в том числе с целью осуществления влияния на гидрометеорологические процессы в атмосфере, которые угрожают безопасности полётов воздушных судов и других приспособлений для полётов в атмосфере или космическом пространстве (летательных аппаратов) [5]. С другой стороны, деятельность с использованием воздушного пространства представляет собой сложную систему, состоящую из различных сфер жизни человека. К таким, например, относится осуществление сельскохозяйственных работ с использованием воздушной техники, геологоразведочных и аварийно-спасательных работ, что тоже является использованием воздушного пространства; обеспечение функционирования как самих воздушных судов и специальной техники, так и авиационных предприятий в целом; разработка, обслуживание и ремонт всех составляющих «авиационной деятельности»; полноценная и безопасная работа как основных, так и вспомогательных наземных служб (диспетчерских, метеорологических, радиолокационных) и т. д. И, хотя большая часть такого рода работ осуществляется, как правило, в рамках территории конкретного государства, последствия от них могут ощущать на себе и другие субъекты международного воздушного права. Именно по данной причине при обеспечении функционирования всех составляющих «авиационной деятельности» необходимо учитывать и применять меры по обеспечению экологической безопасности, важность которых неуклонно возрастает с каждым днём. Такое положение обусловлено самой спецификой данного вида человеческой деятельности, который напрямую связан с высоким уровнем риска причинения ущерба не только здоровью, жизни, имуществу конкретного человека (нарушая тем самым его права), но и окружающей среде в целом. В этой связи нельзя не согласиться с мнением А.М. Матягиной о том, что для обеспечения высокой эффективности деятельность эксплуатационных



авиационных предприятий в области охраны окружающей среды должна быть определённым образом организована [6].

Защитники окружающей среды и жители городских районов и посёлков, расположенных поблизости от аэропортов, во всех странах на протяжении многих лет требовали снижения вредных воздействий авиационной техники, поскольку выбросы вредных веществ авиадвигателей, загрязняя воздух и воздействуя на верхние слои атмосферы, являются одной из причин изменения климата всей планеты. В то же время нельзя не отметить, что сама авиация является самым безопасным массовым видом транспорта со средним показателем загрязнения воздуха по сравнению с другими отраслями. Это наглядно видно на рис. 1 [7].



Рис. 1. Структура мировых выбросов CO₂ от транспортного сектора экономики (по данным Международного энергетического агентства (IEA))

Нужно учитывать сегодняшнее состояние, темпы развития гражданской авиации и их прогнозные показатели, а именно то, что до 2020 года (около 6% в год) будут превышать рост мировой экономики (4,8% в год). В 2006 году в реестре ИКАО значилось 22 820 магистральных и региональных самолётов американского и европейского производства, а также около 4,5 тыс. самолётов, построенных в России и Украине (из них около 1 500 подконтрольны Межгосударственному авиационному комитету СНГ (МАК), а остальные летают под флагами других стран). Здесь не учтены летательные аппараты сельскохозяйственной авиации, организаций по ликвидации чрезвычайных ситуаций и многие другие. По расчётам фирмы «Боинг», к 2025 году регулярные международные и региональные авиарейсы будут выполнять более 60 тыс. самолётов [8]. Такое положение

лишь дополнительно подтверждает не только существование проблемы, но и её стремительное развитие. В специальном докладе «Авиация и глобальная атмосфера» Межправительственной группы экспертов по изменению климата, подготовленном по просьбе ИКАО и Сторон Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой [9], говорится, что авиация пагубно сказывается на наличии «парниковых» газов и озоновом слое, разрушая его. Помимо того, что основными компонентами авиационной эмиссии являются двуокись углерода (CO₂) и окиси азота (NO_x), водяной пар (H₂O), окиси серы (SO_x) и сажа, осуществление авиалёта приводит к образованию конденсационных следов, что инициирует образование перистых облаков, которые имеют большое значение в процессах теплообмена между атмосферой и поверхностью земли.

Принимая во внимание всю сложность ситуации, ИКАО, с целью обеспечения безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации, а также надёжного и экономичного осуществления воздушно-транспортных сообщений, постоянно рассматривает вопросы обеспечения экологической безопасности авиационной деятельности. Такая деятельность представляет собой систему мер по снижению негативного влияния авиационной отрасли на состояние окружающей среды и условия жизнедеятельности человека. Так, в 2004 году ИКАО были установлены основные цели в области окружающей среды, а именно: снижение влияния авиационной эмиссии на местное качество воздуха; уменьшение воздействия эмиссии парниковых газов на мировой климат в результате деятельности авиации; сокращение количества людей, подвергаемых воздействию авиационного шума.

Именно вредные выбросы авиадвигателей, шум летательных аппаратов, а также звуковые удары, возникающие при полетах сверхзвуковых самолетов, являются основными экологическими факторами, связанными с деятельностью авиации и непосредственно влияющими на состояние окружающей среды.

Шум, производимый воздушным транспортом, является загрязнением, которое, помимо прочего, влияет на человека непосредственно. Так,

следствием шумового воздействия на человека могут быть бессонница; раздражительность; тревожность; нервозность; стресс; потеря аппетита; нарушения слуха, психические, сердечнососудистые и психоэндокринные расстройства и т. д. Проблемами авиационного шума со второй половины XX века занимается отдельная наука – аэроакустика, что также свидетельствует о значимости данного вопроса. С самого момента возникновения ИКАО шум, что возникал вследствие работы винтов летательных аппаратов, вызывал определённое беспокойство. С появлением реактивных самолётов данная проблема стала более острой и продолжает развиваться по мере развития самой отрасли. Именно 1969 годом, когда 16 сессия Ассамблеи ИКАО в Буэнос-Айресе одобрила резолюцию, которая признала серьёзность проблемы шума в окрестностях аэропортов и дала указания Совету ИКАО разработать международные спецификации и связанный с ними руководящий материал для контроля за авиационным шумом, а также содержала указание для ИКАО включать в приложения или другие подходящие документы ИКАО описания и методы измерений авиационного шума и определять приемлемые ограничения на шум, создаваемый воздушными судами, можно отметить начало непрерывной работы в области урегулирования «шумового вопроса» и снижения его воздействия на окружающую среду в целом и на человека как составляющую часть данной среды в частности. Стандарты, принятые ИКАО в 1981 году, в вопросе авиационного шума исходили из классов воздушных судов. Для каждой классификации типа воздушного судна, за исключением винтовых самолетов, была стандартизована мера оценки шума. Для данных типов воздушных судов были определены различные точки измерений максимальных шумовых уровней сбоку, при заходе на посадку и пролете вместе с процедурами летных испытаний [10]. Такой подход продиктован природой авиационного шума, источниками которого являются турбулентные потоки, механические шумы и шум двигателя, а также шум из других систем самолёта (вспомогательная силовая установка).



В 2001 году Совет ИКАО на основе рекомендации Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации утвердил новые стандарты по шуму, более жёсткие, чем предыдущие. При этом если для летательных аппаратов запрашивается повторная сертификация, то применяются новые стандарты. В этом же году в рамках ИКАО были проведены форумы, на которых ряд стран выступили против практики введения такого рода ограничений. В результате на 33-й Ассамблее ИКАО была принята Резолюция А33-7, рекомендовавшая решать проблему уменьшения шума на основе сбалансированного подхода, включающего в себя четыре основных элемента: снижение шума в источнике, планирование и организация землепользования, эксплуатационные приемы снижения шума, эксплуатационные ограничения. Данные Стандарты вступили в силу с 2006 года.

В 2013 году ИКАО была принята новая резолюция «Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха», которая вместе с резолюцией А38-18 «Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата» заменяет предыдущие резолюции [11]. В октябре 2013 года 38-я Ассамблея ИКАО утвердила новые рекомендации Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации о введении новых более жёстких требований к новым самолётам, проходящим сертификацию. Поскольку сложность выполнения новых стандартов зависит от массы самолёта, новые нормы будут вводиться в два этапа: I этап – до 31 декабря 2017 года или позже для самолетов взлетной массой более 55 т; II этап – до 31 декабря 2020 года или позже для самолетов взлетной массой до 55 т [12]. В подготовленном группой экспертов по авиационному шуму докладе делается вывод, что до 2030 года самолеты обычной схемы с фюзеляжем и крылом будут превалировать над авангардными конструкциями, разрабатываемыми для решения задачи снижения шума самолетов. Воздушные суда принципиально новых конструкций,

обеспечивающих дальнейшее снижение шума, по сравнению с концепциями 2010 года, в лучшем случае могут появиться лишь к 2030 году [13].

Выводы. Безусловно, введение ограничений и запретов – это суверенное право каждого государства. И тот факт, что следование принципам и рекомендациям ИКАО в рассматриваемом вопросе тянет за собой двойные последствия, не является секретным. С одной стороны – защита окружающей среды, а с другой – защита экономики и её составляющих. И невозможно с уверенностью говорить о том, что соблюдение данных рекомендаций положительно отразится на всех сферах жизни каждого государства.

Если говорить конкретно о шумовых загрязнениях, то необходимо отметить, что экологически чистыми воздушными транспортными средствами по всем параметрам можно считать аэростаты и дирижабли, но они не отвечают потребностям нашего времени. Если же учитывать непрерывный процесс развития общества и его потребностей, то каждому государству необходимо отдавать себе отчёт в последствиях его деятельности. В вопросе авиационной деятельности такую функцию взяла на себя ИКАО, сигнализируя государствам о необходимости принятия конкретных мер в данной области. Каким образом данные меры отразятся на экономике и развитии каждого государства, вопрос отдельный. Но для достижения максимального эффекта с наименьшими потерями государство должно отдавать приоритеты научным исследованиям в интересующей его области. Именно развитие науки и учитывание научно обоснованных рекомендаций может способствовать «безболезненному» внедрению новых стандартов, в данном случае касательно уровня «авиационного шума», созданию новых рабочих мест, повышению уровня и качества жизни, обеспечению роста экономических показателей и, в конечном итоге, укреплению государства в целом.

Список использованной литературы:

1. Guinness World Records 2005: Special 50th Anniversary Edition

(Guinness Book of Records) Hardcover – Bargain Price, August 23, 2004. – 288 p.

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 р. (Чикаго) : Doc ICAO 7300 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.

3. Раскалей М. Деякі аспекти багатостороннього регулювання відносин у повітряній галузі / М. Раскалей // Віче. – 2010. – № 14. – С. 22–25.

4. Strategic Action Plan, adopted by ICAO's Concil on 7 February 1997 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.icao.int/Documents/secretary-general>.

5. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. – Ст. 536.

6. Матягина А.М. Разработка критерия оценки и методики организации системы обеспечения экологической безопасности на эксплуатационных предприятиях гражданской авиации : дисс. ... канд. техн. наук : спец. 05.02.22 / А.М. Матягина. – М., 2005. – 185 с.

7. Результаты исследования электрооборудования на шасси «ГАЗель» / [А.Н. Блохин, А.М. Грошев, Т.А. Козлова, А.Д. Яржемский, М.С. Серопян] // Наука и образование. – 2012. – № 12.

8. Кузнецов В. «Зелёный» самолёт / В. Кузнецов, А. Мушин, В. Самохин // Наука и жизнь. – 2009. – № 3.

9. Специальный доклад МГЭИК «Авиация и глобальная атмосфера» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.ipcc.ch/pdf/special-reports>.

10. Опис додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show>.

11. Резолюции, принятые на 38-й сессии ассамблеи [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/Resolutions>.

12. Доклад исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/WP>.

13. Халецкий Ю.Д. ИКАО: новый стандарт на шум самолётов гражданской авиации / Ю.Д. Халецкий // Двигатель. – 2014. – № 2.