

ДО ПРОБЛЕМИ КОНФЛІКТІВ У СФЕРІ АВІАЦІЇ

В даній статті мова йде про окремі види, технології попередження та способи розв'язання конфліктів у сфері авіації. Доведено, що основні зусилля мають бути спрямовані на безконфліктне вирішення проблем, що виникають як результат об'єктивних протиріч. Основні напрямки попередження та розв'язання конфліктів мають опиратися на вдосконалену нормативно-правову основу та принципи демократичного розвитку світу.

Ключові слова: конфлікт, авіація, розв'язання конфлікту, попередження конфлікту, політичний конфлікт, економічний конфлікт, переговори.

Проблема, заявлена в назві, не нова і безліч разів обговорювана. Проте, щоразу вона набирає нового значення, як тільки розгортається новий конфлікт, пов'язаний чи то з черговою катастрофою, чи то з іншою нестандартною ситуацією у сфері авіаперевезень. Розвиток і постійне вдосконалення світової організації повітряного простору висувають нові, більш жорсткі вимоги до засобів підтримки необхідного рівня безпеки повітряного руху. Вирішальна роль тут відводиться системам виявлення та запобігання потенційно конфліктним ситуаціям, які часто приводять до загострення стосунків між суб'єктами повітряного права, в тому числі і державами. Підвищення ефективності та безпеки повітряного руху можливе за рахунок оптимізації взаємодії диспетчерів екіпажів літаків та інших служб, в першу чергу поліпшенням методів спостереження та автоматизації. В Україні, в цьому контексті, теж існує цілий ряд проблем, зокрема, і правових. Вони пов'язані, насамперед, із існуванням значної кількості не адаптованих до вимог сьогодення, часто виключаючих один одного чи неповних, нормативно-правових актів, які регулюють діяльність перевізників на різних рівнях приводять до виникнення конфліктних ситуацій. Як приклад, можна навести розбіжності в Повітряному кодексі та Положенні Міністерства інфраструктури стосовно відповідальності перевізників за неналежне виконання своїх обов'язків. Тому подальше формування єдиного правового поля, з урахуванням міжнародних норм, шляхом уніфікації національних правових норм з міжнародним транспортним правом, а також подолання правових колізій у національних нормативно – правових та підзаконних актах, вироблення ефективного механізму входження України в міжнародні транспортні організації

допоможе у вирішенні багатьох проблем і допоможе українським авіаперевізникам працювати за зрозумілими всім правилами і стандартами.

Слід зазначити, що навіть такі заходи не завжди допомагають у попередженні конфліктних ситуацій, тому що у повітряному просторі не можливо прорахувати всі ризиковані ситуації. У такому випадку коли не можна їх попередити, варто навчитися правильно, із врахуванням напрацьованих наукою «Конфлітологія» методів, розв'язувати ці конфлікти. В цьому контексті ряд вчених, зокрема, М. Г. Капітоненко, М. З. Мальський, М. М. Мацяк, П. С. Прибутко частково торкалися даної теми, проте ґрунтовного висвітлення проблеми у вітчизняних конфліктологів немає.

Якщо продовжувати розмову про види конфліктів у сфері авіації, то варто зупинити увагу на тих, які мають економічний та політичний характер. Щодо першого типу, то варто згадати конфлікт, що виник навколо авіасполучення між авіаційними службами Москви і Мінськом 26 березня 2012 року у якому сторони не могли узгодити розподіл квот на польоти в літній період. Заручниками ситуації стали близько 360 пасажирів, які не змогли вчасно вилетіти через протистояння «Росавіації» та «Белавія». Основною причиною даного конфлікту стало бажання російської сторони збільшити кількість польотів з 4 до 5, а білоруська сторона відмовилась від пропозиції, обґрунтовуючи своє рішення прийнятою у 1997 році міжурядовою угодою, за якою передбачено рівні можливості для авіакомпаній та паритетність у числі польотів. Так як для «Белавія» економічно не вигідно вводити п'ятий рейс, вони сприйняли рішення «Росавіації» як спробу усунути конкурента та отримати переваги на ринку авіаперевезень. Під час цього протистояння, не дивлячись на різкі

заяви сторін, постійно налагоджувався переговорний процес. Саме в результаті домовленостей 9 квітня 2012 року було прийнято рішення про збільшення авіарейсів до 5 з обох сторін («Белавія» так і не ввів 5 частоту польотів на московському напрямку, поррахувавши її збитковою). У вересні між компаніями були продовжені консультації і 3–4 жовтня 2012 року Міністерство транспорту Росії та Міністерство транспорту та комунікацій домовилось про виконання п'яти щоденних рейсів на лінії Мінськ-Москва. Крім того було досягнуто угоди про лібералізацію повітряного сполучення зокрема в рамках єдиного економічного простору та Митного союзу. При цьому білоруська сторона має усвідомлювати, що це можливо за умови швидкої модернізації авіапарку Національної компанії «Белавія». Провівши діагностику даного конфлікту можна констатувати, що найбільш прийнятним способом розв'язання конфлікту стали переговори. Переговори це засіб вирішення конфлікту, коли за відмінності в інтересах сторін існує певна їхня взаємозалежність (сторони є членами митного союзу та єдиного економічного простору), що дає змогу досягти рішення, прийнятного для обох учасників. [6, с. 112]. Типовим для цих переговорів є серединне, або компромісне рішення. У цьому разі конфліктуючі сторони пішли на взаємні поступки. При цьому поступки приблизно рівноцінні. Обмін поступками може здійснюватися відповідно до їхньої різної значимості для кожної із сторін. Під час пошуку компромісу поступки не повинні перетнути рамок найменш вагомих інтересів для обох сторін. Для цього для остаточного вирішення даного конфлікту потрібно в закріпити домовленості сторін конкретному правовому документі, що унеможливить виникнення таких конфліктів в майбутньому.

Прикладом конфлікту, що має політичний характер може бути протистояння між Росією та Польщею, що виникло після катастрофи 10 квітня 2010 року під Смоленськом, в результаті якої загинуло 96 чоловік, в тому числі президент Польщі та значна частина польської політичної та військової еліти. Відразу ж після аварії Росія належним чином виконала положення «Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.», відповідно до яких держава зобов'язується вживати заходів щодо надання допомоги повітряному судну яке зазнало лиха на її території [1]. Згідно статті 26 Конвенції Росія призначила розслідування обставин пригоди згідно з процедурою. До слідчих дій було до-

пущено 24 польських спеціалісти. При відкритті «чорних ящиків» була присутня польська прокуратура, а розшифровка бортових самописців ще до закінчення розслідування була передана польській стороні. 60 томів матеріалів справи російська сторона передала польській прокуратурі. На перший погляд, Росія зробила все для того, щоб запобігти конфлікту. Проте наступні події свідчать про те, що наслідки катастрофи для обох держав виявилися мало передбачуваними. Після невеликого потепління російсько-польських відносин, пов'язаного із щирим співчуттям, як простих росіян, так і владних структур польському народу у трагічний для нього час, дуже швидко почала розгортатися прихована, латентна стадія конфлікту. Спостерігаємо, що в цей період розвитку конфлікту наявні усі його елементи: виникнення конфліктної ситуації, усвідомлення одним із суб'єктів своїх інтересів у ній і перешкод для їх повного задоволення; визначення персоніфікованого суб'єкта, який саме цьому перешкоджає; усвідомлення своїх інтересів і відповідних перешкод іншою стороною; нарешті, стадія, коли ще не вчиняється конфлікт, але скоєно конкретні дії, що започатковують відкритий конфлікт. Латентна стадія проявилася у намаганні кожної із сторін у засобах масової інформації розставити акценти у пошуку причин катастрофи. Зрозуміло, що при цьому як Росія, так і Польща намагалися перекласти провину за аварію на протилежну сторону. Поляки звертали увагу на можливі помилки диспетчерів, незадовільний стан повітряної смуги, погане освітлення, запізніле повідомлення про зниження видимості та несприятливі для приземлення погодні умови. Російська преса говорила про помилку польських пілотів, про можливий тиск на них зі сторони вищого керівництва Польської держави, яке перебувало на борту. Розпочалася відкрита дискусія в пресі, яка ще більше підігрівалася нестабільною передвиборчою політичною ситуацією в Польщі. В даному випадку, наступною стадією конфлікту стало оприлюднення 12 січня 2011 року Міжнародною авіаційною компанією результатів розслідування причин катастрофи польського літака [2]. У звіті голови МАК Адоніної Т. Г. провина за трагедію покладена на польських пілотів, які під тиском високо посадовців, що знаходились на судні, намагалися посадити літак в умовах несприятливих погодних умов. На цій стадії важливим було ставлення поляків до звіту МАК. За динамікою конфлікту можуть припинятися досить швидко, але водночас чимало конфліктів, в тому числі і даний конфлікт,

набувають тривалого характеру тому, що їх породжує комплекс причин, основу яких становить зіткнення національно-державних інтересів, суб'єктами виступають держави чи коаліції. Такі конфлікти є продовженням зовнішньої, а інколи й внутрішньої політики держав-учасниць, локально та глобально впливають на міжнародні відносини. У цьому випадку конфлікт проявився у змішаному вигляді. Так, протистояння між політичними партіями в Польщі напередодні і після виборів президента з приводу різних підходів до політичного життя, нашарувався на прихований міждержавний конфлікт, що склався історично і пов'язаний, зокрема, з масовим знищенням польських офіцерів в Катині в 1940 році.

В процесі діагностики конкретного конфлікту, центральне місце посідає його розв'язання, адже далеко не всі конфлікти можна попередити, тому дуже важливо володіти методологією і технікою виходу із конфліктних ситуацій. Кінцевий етап у динаміці конфлікту традиційно визначають як розв'язання, хоча серед інших форм закінчення конфлікту ще вказують на врегулювання, загасання, усунення, скасування і переростання в інше протиборство. Крім того необхідно пам'ятати, що можливі два ступеня розв'язання конфлікту – повний і неповний. Якщо мало місце усунення суперечності або перетворення головних засад конфлікту (причин, предмета), то конфлікт розв'язано остаточно, повністю. Неповне розв'язання має місце тоді, коли усунено чи перетворено лише деякі незначні елементи конфлікту, зокрема характер протиборства, мотиваційна база сторін тощо [5, с. 121]. При вирішенні даного конфлікту слід врахувати той факт, що для різних груп його учасників він має свої особливості. Так для польської опозиції, зокрема, для родини загиблого президента та його прихильників, цей конфлікт наповнився нереалістичним (безпредметним) змістом. Наслідком цього стало відкритий вияв негативних емоцій та образ. Представники ж державної влади Польської республіки більш виважено, реалістично підійшли до ситуації, що слалася. Відстоюючи свої національні інтереси, президент Польщі Броніслав Коморовський обговорив із своїм російським колегою подальші дії з розслідування авіакатастрофи ТУ-154 під Смоленськом. Розмова відбулася за ініціативою польської сторони. Президенти підтвердили свої плани щодо проведення спільних жалобних заходів, щодо річниці трагедії. Прем'єр-міністр Польщі Дональд Туск назвав доповідь МАК неповною, пояснивши, що в ній

були враховані далеко не всі зауваження польських експертів. Щодо російської сторони, то в цьому конфлікті вона зайняла нейтральну тактику, зокрема, використовуючи переконливу аргументацію, тобто факти для підтвердження правоти своєї позиції.

Як бачимо при розв'язанні цієї конфліктної ситуації, як засіб були використані переговори, при яких кожна із сторін висунула власний набір вимог, але схильна до поступок. Зазвичай переговори ведуться на основі певних, схвалених учасниками правил і припускають, що сторони мають не лише власні, а й загальні інтереси. Одним із головних елементів переговорів є отримання та обмін інформацією з метою досягнення згоди. Загальним інтересом обох сторін даного конфлікту є небажання загострювати відносини між державами і зберегти добросусідські стосунки.

Аналізуючи даний конфлікт, необхідно перш за все завершити об'єктивне розслідування авіакатастрофи під Смоленськом. На сьогоднішній день практично всі обставини катастрофи з'ясовані. Висновки державної комісії Республіки Польща, що займалась з'ясуванням обставин катастрофи, в основному співпали з аналогічними положеннями остаточного звіту комісії МАК. Зокрема, не викликав ніяких заперечень п. 3.2.1. звіту, який звучить так: «причиною події стало зниження нижче мінімальної висоти при надмірній вертикальній швидкості в метеорологічних умовах, які не дозволили вийти на візуальний контакт із землею» [3]. Які причини спонукали командира пілотів здійснювати посадку в таких умовах залишається не зрозумілим. Можемо тільки константувати, що тут свою роль відіграв людський фактор.

Розв'язання конфлікту, як цілеспрямована дія з управління ним, може бути оцінена через ступінь вирішеності конфліктної проблеми. Американський конфліктолог М. Дойч головним критерієм успішного розв'язання конфлікту вважає задоволення сторін його результатами [4, с. 35]. Деякі вітчизняні конфліктологи називають показниками конструктивного розв'язання конфлікту ступінь вирішеності (усунення) суперечності, яка лежала у підґрунті конфлікту, та перемогу в боротьбі того із опонентів, що був правий. З цим слід погодитись, адже чим повніше знята конфліктна суперечність, тим більше шансів для нормалізації відносин між учасниками і менше ймовірність переростання конфлікту в нове протиборство. Перемога ж правої сторони у конфлікті – це утвердження

істини, справедливості. Водночас слід пам'ятати, що у неправій сторони теж є свої інтереси, які не слід ігнорувати взагалі; доцільно спробувати у ході розв'язання конфлікту хоча б частково переорієнтувати мотивацію неправого опонента, це може запобігти у подальшому конфліктним зіткненням.

Таким чином, конфлікти в сфері авіації, що мають економічний характер вирішуються за допомогою переговорів. Щоб переговори стали можливими, обов'язково мають бути наявні необхідні умови, серед них зацікавлені сторони, що залежать одна від одної, відсутність домінування однієї із сторін, уміння чітко викладати свої думки, наявність розумних меж, у рамках яких можна діяти, уміння працювати в команді, реалістичний погляд на події. Аналізуючи другий вищезгаданий конфлікт, можна стверджувати, що для його вирішення можна було б застосувати превентивну дипломатію, одну із легітимних форм впливу на визріваючий конфлікт. Завадила налагодженню конструктивного діалогу між сторонами виборча кампанія в Польщі і політичне протистояння після виборів. Очевидно, превентивна діяльність за даних умов стала більш складною, ніж розв'язання конфлікту, але ці витрати (і матеріальні, й інтелектуальні) не йдуть ні в яке порівняння з тими втратами, що їх може принести конфлікт, якому дали можливість визріти. В ситуації, склалася найбільш прийнятним спо-

собом вирішення конфлікту, є прозоре публічне, об'єктивне розслідування трагедії під Смоленськом. Попередження таких конфліктів в сфері авіації можливе за умови належної підготовки, як диспетчерів, так і пілотів, які в такій критичній ситуації не будуть відволікатися, а чітко виконувати покладені на них функції і завдання.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року// http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=4&nreg=995_038
 2. Міждержавний авіаційний комітет// http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/TM010862.htm
 3. Заявление Председателя Технической комиссии Межгосударственного авиационного комитета. 29.07.2011 г. // <http://inotv.rt.com/2012.04.10/Smolenskuyu-aviakatastrofu-ne-udalos-ispolzovat>
 4. Дойч М. Разрешение конфликта (конструктивные и деструктивные процессы/ М. Дойч // http://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Psihol/Konflikt/05.php
 5. Орлянський В.С. Конфліктологія/В. Орлянський. Навчальний посібник. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 160 с
- Прибутько П.С. Конфліктологія / Михайленко Р.В. Дубчак Л.М. Роговенко М.М. – Київ : НТК, 2010. – 132 с.

В. Б. Череватюк

К проблеме конфликтов в сфере авиации

В данной статье речь идет об отдельных видах, технологиях предупреждения и способах решения конфликтов, в сфере авиации. Доказано, что основные усилия должны быть направлены на бесконфликтное решение проблем, которые возникают как результат объективных противоречий. Основные направления предупреждения и решения конфликтов должны опираться на усовершенствованную нормативно правовую основу и принципы демократического развития мира.

V. B. Cherevatiuk

To the problem of conflicts in the field of aviation

In this article discussion lies in the question about separate kinds, warning technologies and methods of decision of conflicts in the sphere of aviation. It was proved that basic efforts must be directed on the conflict-free resolution of problems which arise up as a result of objective contradictions. The main directions of warning and decision of conflicts must lean against improved normatively legal basis and principles of democratic development of the world.