

*О.А. Матюхіна, PhD, С.С. Орденів, PhD,
Н.М. Сухова, PhD, Г.М. Клешина, PhD
(National Aviation University, Ukraine)*

Соціокультурний фактор як важлива складова безпеки польотів

Транспортне сполучення, особливо авіаційне, має бути не тільки зручним і доступним, але, перш за все, - безпечним. Водночас, велика кількість міжнародних норм і стандартів, покликаних забезпечувати безпеку авіаційного сполучення, далеко не завжди досягають мети. Виходячи з того, що польоти здійснює людина за допомогою технічних засобів, важливим є встановлення антропологічних і соціокультурних чинників, які впливають на рішення, що приймає людина, особливо в критичних умовах.

В сучасний період національні економіки різних країн дедалі більше включаються в глобальний економічний простір з розгалуженою універсальною системою регулювання. В авіаційній сфері таким інституціональним регулятором виступила спеціалізована установа ООН Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) (International Civil Aviation Organization, ICAO), яка була заснована відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року. Завданням ІКАО є організація і координація міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації, а також забезпечення безпечного, впорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі та інші аспекти організації і координації міжнародного співробітництва з усіх питань цивільної авіації, в тому числі міжнародних перевезень.

ІКАО встановлює міжнародні норми цивільної авіації та координує її розвиток з метою підвищення безпеки та ефективності. Це означає, що стандарти ІКАО мають наддержавний статус, але, водночас, їхнє виконання, на відміну від норм національного законодавства, не підпадає під прямі санкції. Незважаючи на надуніверсальний характер глобальних стандартів і правил, паралельно із ними існують локальні культурно-історичні утворення і ментальні ідентичності, які суттєво впливають на процес прийняття рішень та здатні привести систему до стану невизначеності. Крім цього, існує так званий поведінковий світ організації, що склався у вигляді корпоративних якостей, почуттів, значень та міжособистісних відносин. Вони обумовлюють моделі взаємодії між людьми в організації у такий спосіб, щоб впливати одночасно на їхній спосіб мислення та дій. Цей бік корпоративної культури здебільшого стосується неписаних правил, що впливають на поведінку та рішення груп людей.

Яскравим прикладом наведеної сентенції явилися події, що супроводжували масштабну авіаційну катастрофу, яка сталася над Боденським озером, коли 1 липня 2002 року над територією Німеччини зіткнулися російський авіалайнер Ту-154М авіакомпанії «Башкирські авіалінії» і вантажний літак Boeing 757-200PF німецької авіакомпанії DHL. У результаті цієї аварії

загинуло 71 людина, у тому числі 52 дитини, що летіли з Росії на відпочинок до Іспанії.

Комісія, яка була створена Німецьким федеральним бюро по розслідуванню авіаційних випадків (BFU), прийшла до висновку, що до катастрофи привела низка чинників технічного характеру, а також людський фактор, зокрема – помилка швейцарського авіадиспетчера. Згідно з її звітом, що був опублікований 1 травня 2004 року, авіадиспетчер, бажаючи не допустити зіткнення між літаками, дав інструкцію екіпажу Ту-154 на зниження, що привело до катастрофи [1]. Проблема полягала у тому, що авіадиспетчер занадто пізно помітив небезпечне наближення двох літаків. Водночас, катастрофи можна було б уникнути, якби екіпажі двох літаків у своїх діях однаково керувалися міжнародними нормами з безпеки польотів.

Норми Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО вимагають, щоб усі літаки міжнародних авіаліній були укомплектовані бортовою системою попередження зіткнень TCAS. Ця система відстежує випадки небезпечних наближень між літаками і дає екіпажам інструкції щодо зміни курсу для запобігання зіткнення. Для забезпечення безпеки польоту екіпажам необхідно лише чітко виконувати інструкції TCAS. Тому, згідно із міжнародними вимогами ІКАО, інструкції бортових систем попередження зіткнень мають пріоритет над іншими інструкціями, у тому числі – авіадиспетчерів.

Ситуація, яка насамперед привела до катастрофи двох літаків, полягала у тому, що екіпаж Boeing 757, керуючись міжнародними нормами і вимогами ІКАО, виконав інструкцію бортової системи попередження зіткнень, та знизився на зазначену TCAS висоту, а екіпаж Ту-154, всупереч вказівки TCAS набирати висоту, виконав помилкову інструкцію авіадиспетчера, й теж знизив висоту. Хоча, згідно з вимогою ІКАО, у випадку спрацювання системи TCAS, екіпаж літака інструкцію авіадиспетчера повинен був би проігнорувати, і набирати зазначену системою TCAS висоту, тим самим уходячи від зіткнення.

Дане розслідування викрило важливу соціокультурну складову, яка впливає й на міжнародну безпеку польотів. Вимоги ІКАО, як і багато інших міжнародних норм, є безособовими, тобто їх виконавцями вважається середньостатистична людина, що апіорі визнає універсалістську систему цінностей і установок. При цьому не враховуються існуючі соціокультурні особливості, що склалися в інших регіонах глобалізованого світу. З одного боку, справедливим є те, що вимоги ІКАО складені у наказовій формі, адже міжнародні норми і стандарти, особливо в технічній сфері, мають бути максимально універсальними, точними і недвозначними. Вони виступають як настанова для спеціаліста, що виконує певні дії, тобто мають процедуральний характер. В цьому проявляється притаманний західній цивілізації технократичний підхід. Архипов О. та Охрименко О. відмічають, що «коли техніка підноситься до рангу абсолюту, то все інше, і насамперед людина, має рівнятися на цей абсолют, будуватися за його образом і подобою» [2]. Коли ж в орбіту технократичної цивілізації стали включатися інші країни, з відмінним від західної цивілізації характером соціокультурного буття, дія цих норм послабилася.

В технократичній цивілізації апріорі визнається вищість техніки над людиною. Але з позицій незахідних суспільств домінантами міжособистісних відносин виступають настанови та вимоги людини, особливо вищої за статусом, адже вважається, що невиконання вимоги чи наказу старшого за рангом є неприпустимим. Він виступає посередником між технікою, яка може помилитися, і безпосереднім виконавцем дії, беручи на себе весь тягар відповідальності. Це є характерним для суспільств, де пріоритет мають ієрархізовані відносини людина-людина, а не машина-людина, як це прийнято у технократичному суспільстві. Пріоритет особистої настанови над безособовими вимогами норм, технічних приладів, систем тощо, осмислюється як нормативний. Адже традиція має пріоритет над універсальними нормами. Тому, коли настає конфлікт між вимогами вищого за статусом спеціаліста і настановами технічних систем, інструкцій та норм, представники незахідного суспільства, скоріше за все, виконають вимоги людини, адже це відповідає їхньому світогляду, ментальності тощо.

При зростаючій складності процесів в авіації, збільшенні завантаженості повітряного простору, необхідно враховувати людський фактор, який завжди має соціокультурну складову. Безперечно, швидкість реакції людини поступається можливостям технічних пристроїв. Але людина здатна мислити нестандартно, знаходити адекватні ситуації рішення ефективніше, ніж машина. Це пов'язано з тим, що людина працює з більш широким діапазоном даних та, що найважливіше, в цих міжлюдських стосунках закладені не тільки суто раціональні аспекти, які можна привести до бінарної системи, аби їх змогла «зрозуміти» машина, але й різноманітні сфери колективного несвідомого, які люди враховують під час прийняття рішень, а машини – ні. До того ж, технічні пристрої здатні працювати лише «з логічною послідовною організацією і обробкою даних, але не довільними асоціаціями. Як правило, комп'ютер тримає інформацію у чітко структурованих ієрархіях і матрицях, тоді як людський розум має особливу здатність встановлювати зв'язки між випадковими частинами цих даних» [3]. Також, треба мати на увазі, що це техніка належить до рукотворного людського світу «другої природи» – категорії значно ширшої за обсягом за усі техніку і технології узяті разом, а не людина слугує додатком техніки.

Отже, при навчанні пілотів, особлива увага повинна приділятися не лише засвоєнню чисто технічних навичок та інструментальних знань, але й формуванню у них самостійного мислення, розвитку раціональності та аналітичності. Пілоти повинні не просто сліпо виконувати існуючі вимоги та настанови, але, водночас, чітко усвідомлювати їхній сенс. Міжнародні правила в авіації, способи функціонування технічних систем, спираються на об'єктивні закономірності, зафіксовані в системі законів точних наук. Вони базуються на об'єктивних законах функціонування природних та технічних систем, і в силу цього є раціональними та обов'язковими для виконання. Норми ІКАО мають об'єктивний характер, екстраполюють об'єктивні закони точних наук, на яких базується авіація, на конкретні дії учасників авіаційного процесу. Вони нормативні і безумовні до виконання в силу своєї раціональності та науковості, а не в силу авторитету організації, яка їх затвердила. Тільки самостійне,

аналітичне мислення здатне звільнити людину від беззастережного визнання авторитету старшого за статусом, незалежно від того – чи це людина, чи машина, забезпечує раціональність і усвідомленість його дій. Сформувані самостійне, аналітичне мислення, необхідне для оперування сучасною технікою, покликана людиновимірна і, в той же час, раціональна філософія. Тільки освічена, всебічно розвинута і самостійно мисляча людина здатна діяти оптимально в непередбачуваних критичних обставинах, спираючись на встановлені норми, показники систем та свідомо обираючи оптимальний варіант дії. Підвищення якості авіаційної освіти виступає як вимога часу, умова сталого розвитку авіаційної галузі, забезпечення безпеки польотів.

Список літератури

1. Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU: German Federal Bureau of Aircraft Accidents Investigation), Accident Date on 1 July 2002, Near Ueberlingen / Lake of Constance, Germany Involving Boeing B757-200 and Tupolev TU154M, Investigation Report AX001-1-2/02 (May 2004) https://www.bfu-web.de/EN/Publications/Investigation%20Report/2002/Report_02_AX001-1-2_Ueberlingen_Report.pdf?__blob=publicationFile
2. Архипов О. П. та Охрименко О. Г. До понять технократичного буття та технократичного мислення // Філософські проблеми сучасного природознавства. - 1991. - Вип.76. - С.32
3. Бернерс-Лі Т. Заснування Павутини: З чого починалося і до чого прийде Всесвітня мережа / Т. Бернерс-Лі, М. Фічетті; пер. с англ. А. Іщенко. – К.: Вид. дім «Києво-Могилянська академія», 2007. – 207 с.