

В.Л. Ніколаєнко,
кандидат соціологічних наук, доцент
(Національного авіаційного університету, Україна)

Соціальні аспекти безпеки в цивільній авіації: інституціональний підхід

Запропоновано новий, а саме інституціональний підхід до питань безпеки в цивільній авіації, згідно з яким безпека – це специфічний соціальний інститут, який вимагає досліджень в межах спеціальної соціологічної теорії, яку можна назвати соціологією авіаційної безпеки, орієнтованої на дослідження досвіду та процедур захисту життя працівників авіаційного транспорту та пасажирів як вищої соціальної цінності.

Попередній аналіз літератури з проблем безпеки в цивільній авіації показує, що дослідники переважно увагу звертають на технічну сторону справи і практично обходять увагою її соціальні, зокрема інституційні аспекти. Тому саме це й стало предметом нашого дослідження, який можна визначити як соціологію авіаційної безпеки, загальні контури якої ми й маємо наміри окреслити.

Значимо, що в працях з безпеки в цивільній авіації, які пишуть в основному не соціологи, поняття інституту (institute) найбільш часто вживається в смислі **встановлювати** або **запроваджувати**, (наприклад, встановити правила поведінки в аеропортах та в польоті або «запровадити програму грантів, орієнтовану на безпеку аеропорту (institute an airport security-focused grants program)» [Charman P., Aviation Security, p.100]), а не в смислі **наявної системи взаємопов'язаних норм, які сприймаються в суспільстві як цінності, функціонують в формі способів дії, мислення та відчуття, породжують стійкі очікування і лежать в основі тих чи інших соціальних практик**.

Звісно, що інститути є складовою соціальних структур і виконують організуючу функцію в повсякденній життєдіяльності людей.

Інститут безпеки в цивільній авіації має розглядатися саме як один з таких інститутів, а його соціальна значущість визначається найбільшою мірою тим, що він, – як інститут запобігання небезпек, – стоїть на охороні життя як вищої соціальної цінності. При чому, розмова йдеться не лише про життя авіапасажирів, а й всіх так чи інакше причетних до цивільної авіації.

Значимо, якщо поняття безпеки в його найбільш широкому розумінні можна витлумачити як стан захищеності життєво важливих інтересів особистості, суспільства та держави від внутрішніх та зовнішніх загроз, а також їх стійкість при руйнівних впливах, то є потреба визначитися з соціальними аспектами безпеки як такої (незалежно від сфери суспільного життя, в якій вона має бути забезпечена), і, зокрема, безпеки в цивільній авіації.

Для з'ясування соціальної суті безпеки в цивільній авіації спочатку треба розмежувати організаційно-технічний аспект безпеки та власне соціальний.

Під організаційно-технічним аспектом будемо розуміти конструктивну надійність літаків, спосіб та тривалість їх експлуатації (і все інше, пов'язане з цим), а також саму організацію авіаційних перельотів, коли на основі наявної правової системи (бо все має робитися по закону) і починаючи від купівлі квитка до завершення маршруту, забезпечується можливість отримувати попередню інформацію про пасажирів, запис їх імен, можливість машинного зчитування проїзних документів, поведінкове профілювання (терпляче ставлення громадян до процедур організації перельотів від купівлі квитка до застосування металодетектору для догляду багажу та самих пасажирів тощо) [Elias B., Airport and Aviation Security].

Існують навіть ретельні теоретичні розробки правового аспекту авіаційної безпеки. В цій галузі відзначаються праці спеціаліста в справі авіаційного права та управління Рувангіса Абейранте (одною з його праць є, наприклад, книжка під назвою «Aviation Security Law» [Abeyratne R., Aviation Security Law], та дослідниці у галузі авіаційної безпеки та конфіденційності даних Ольги Міроненко Енерстведт.

Зокрема, Ольга Міроненко Енерстведт зазначає, що збір даних, потрібних для забезпечення авіаційної безпеки (Aviation Security) хоча ще й знаходиться на початковій стадії, але вже позначається на особистій конфіденційності [Mironenko Enerstvedt O., Aviation Security]. Це означає, що питання авіаційної безпеки вже виходить далеко за межі власне авіаційного транспорту і що означена безпека як інститут вже стає структурною одиницею в інституціональній структурі суспільства з розвиненою цивільною авіацією.

Як бачимо, процес інституціоналізації безпеки авіаційних перельотів передбачає як розробку відповідних правил поведінки всіх їх учасників, так і юридичну відповідальність держав, задіяних організацій та окремих осіб за їх порушення в умовах, як зазначає вже Абейранте, постійного зростання все нових загроз цивільній авіації та зумовленої цим потреби у забезпечених правом інструментах управління (менеджменту) відповідними ризиками.

Між іншим, здається, що видатний авіаконструктор С.В. Іл'юшин колись сказав, що ніколи не буде робити надвеликі пасажирські літаки, бо не може уявити себе винним в одноразовій, хоча й у випадковій, загибелі двох-трьох сотен ні в чому не винних людей. А таке може бути.

Проте економіка перельотів та конкуренція зумовлюють постійне зростання місткості літаків. Так найбільший літак марки Airbus A380 вже має місткість 525 пасажирів в салоні трьох класів та 853 пасажирів в однокласній конфігурації.

Звісно, що за таких умов вимоги до організаційно-технічного забезпечення пасажирських перельотів значно зростають.

Проте, до організаційно-технічних питань безпеки відносяться і визначення повітряних маршрутів, і режим відпочинку екіпажів, і чітко розроблені стандарти зв'язку, і універсальність дій у надзвичайних ситуаціях, і багато дечого ще.

До того ж далеко не завжди «дружать» між собою комфорт і безпека.

Що ж до власне соціальних аспектів безпеки в цивільній авіації, то вона, на великий рахунок, може вважатися однією з похідних від загального соціального устрою суспільного життя в державі, з одного боку, та її міжнародного положення – з іншого. Інакше кажучи, питання безпеки, розглядуване під таким кутом зору, – це питання її інституціоналізації (institutionalization) та наступного інституційного забезпечення (institutional support) – функціонування безпеки як одного з соціальних інститутів.

Чому так? Відповідь досить проста і вона пов'язана з історією розвитку цивільної авіації, яка знає як значні організаційні прорахунки, як численні випадки, наприклад, тих же терористичних атак, так і те, що отримало назву театру безпеки (Security theater), тобто широко розповсюджені практики вживання заходів безпеки *після теракту*,

Отже, такі заходи орієнтовані скоріш на відтворення втраченого масового відчуття безпеки, тобто на реабілітацію інституту безпеки методом його наочної демонстрації шляхом посилення відповідних заходів в аеропортах.

Трагічне 11 вересня 2001 року дослідниками відмічене як розгортання класичного прикладу театру безпеки. Проте вжиті подальші заходи все ж скоріш підсилювали масове відчуття небезпеки, ніж відновлювали відчуття безпеки.

До того ж треба брати до уваги практичну можливість ситуацій театралізації безпеки, коли авіакомпанії та організації, що експлуатують аеропорти: приватні, місцеві та державні, вважають належні витрати надмірно високими [Sweet K. M., Aviation and Airport Security, p. 22].

У такому випадку не треба застосовувати *надмірні* заходи. Треба просто формально дотримуватися *необхідних* заходів, створюючи ілюзію належної інституціональної забезпеченості захисту аеропортів та пасажирів.

Робимо висновок, що інститут безпеки в цивільній авіації означає наявність відповідного *авіаційного режиму*, який ґрунтується на знаннях:

- з статистики небезпек, які мали місце в історії цивільної авіації;
- організаційної структури небезпечних ситуацій, адже вони є переважно результатом відповідних спланованих дій;
- соціальної біографії індивідів чи груп як агентів тої чи іншої небезпеки (адже саме в біографіях криються причини тої чи іншої поведінки людей);
- способів виходу з небезпечних ситуацій і так далі.

Отже, авіаційний режим – це, як вважає, наприклад, Джон Харрісон, – це і орган, і сама безпека, бо режим встановлюється (Regimes are instituted), а потім здійснюється в орієнтації на те, щоб якомога максимально зменшити різного роду невизначеності між діючими в ньому особами [Harrison J., International Aviation, p. 42].

З огляду на сказане наведемо дані Кomicії 9/11 (The National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States або The 9/11 Commission, 2004), яка була створена після відомої атаки 11 вересня.

В ході роботи Комісії було опитано майже 1200 осіб і переглянуто понад 2,5 мільйона сторінок документів. А в результаті було встановлено чотири основних провали в службах авіаційної безпеки в США саме інституційного порядку. З огляду на те, що ворог «терплячий, дисциплінований і смертоносний», служби безпеки не виявили: уяви (про можливі атаки); не мали політики (безпеки), не врахували можливості (власні та ворожі), а, отже й здійснювали неналежне управління (ризиками) [Price J. C., Practical Aviation, p.39]

Інакше кажучи, Комісія відмітила, що «установи (institutions protecting), які захищають наші кордони, цивільна авіація та національна безпека, не розуміли, якою мірою серйозна загроза, і не скоригували політику, плани та практики, щоб стримати або перемогти її» (9/11 Комісія, 2004, стор. XVI)» [Price J. C., Practical Aviation, p.39]

Як бачимо, не вчені, а спеціалісти-практики в справі авіаційної безпеки фактично дали визначення інституту безпеки, який об'єднує собою як відповідні установи та правила їх функціонування, так і політику безпеки, яка базується на уяві можливих атак, а також все, що з цим пов'язано.

Отже, робимо висновок. Інститут авіаційної безпеки – це:

- і інфраструктурний елемент в загальній авіаційній інфраструктурі, який являє собою відповідний орган (установу);

- і система процедур, спрямованих на захист літаків та пасажирів від несанкціонованих атак;

- і уявлення спеціалістів про можливі збої (включаючи атаки), яке базується на аналізі найбільш «слабких місць»;

- і політика безпеки, в центрі якої є охорона та захист людського життя, устаткування та інфраструктури;

- і сама безпека, яка тут може бути витлумачена не лише як інституційно забезпечена відсутність небезпечних ситуацій, а й, як вже відзначалося, стійке відчуття захищеності, властиве робітникам аеропортів, екіпажам та пасажирам.

Треба зазначити, що серед низки пропозицій вказана Комісія запропонувала встановити пріоритети на основі виявлення ризиків, які мають стати базовими в розробці політики транспортної безпеки взагалі та створити стратегічний план забезпечення власне авіаційної безпеки.

На закінчення треба сказати, що авіаційна безпека – надто мінлива реальність. А з розвитком ринкових реалій дослідники прогнозують зростання загроз з боку «ринків, що розвиваються». Тому один з співавторів та редактор колективної трьохтомної монографії «Aviation Security Management» Ендрю Томас зазначає, що ця мінлива реальність вимагає, щоб «управління авіаційною безпекою не замикалося на окремі країни, а розглядалося як глобальне зусилля, де найкращі практики — незалежно від того, звідки вони походять — інтегрувалися в нову парадигму, яка є справді глобальною за обсягом і масштабом. Маючи це на увазі, Управління авіаційною безпекою (Aviation Security Management) покликане служити основою для дослідників, практиків і викладачів у всьому світі, які прагнуть розвивати нові знання та

передавати їх наступному поколінню менеджерів з авіаційної безпеки» [Thomas A. R., Preface, p. VII].

І все таки треба зазначити, що процес інституціоналізації авіаційної безпеки, здійснюваний з огляду на граничну міру ефективності, досяг такого рівня, коли вчені заговорили про феномен транспарентного (прозорого) пасажера [Hall R., The Transparent Traveler], який просвічується як в прямому, так і переносному смислі слова.

За таких умов питання культури безпеки як складової організаційної безпеки стає надто актуальним, бо ефективність безпеки має включати в себе і охорону конфіденційності. Порушення ж конфіденційності є водночас і порушенням фундаментальних основ культури, бо відчуття безпеки не сумісне з втраченим відчуттям конфіденційності, адже тут конфіденційність – не що інше, як безпека інформації щодо приватного життя.

Означена ситуація дає привід ставити питання *неподільності безпеки*, тобто інституціонально забезпеченого (державою) особистого суверенітету, коли *відчуття безпеки* відповідає *реальній безпеці*, проте вже згадуваний театр безпеки – це та ситуація, коли відчуття безпеки перетворюється в ілюзорне.

Список літератури

1. Abeyaratne R. Aviation Security Law. – URL: <https://ru.3lib.net/book/926743/4ffb21>
2. Chapman P. (editor) Aviation Security: Countermeasures, Access Control, Air Cargo and Charter Operations. – URL: <https://ru.3lib.net/dl/17826847/15991f>
3. Elias B. Airport and Aviation Security U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism. – URL: <https://ru.3lib.net/dl/932350/608a65>
4. Harrison J. International Aviation. Evolving Threats, Evolving Security. – URL: <https://ru.3lib.net/dl/16780602/3a88bc>
5. Hall R. The Transparent Traveler The Performance and Culture of Airport Security. – URL: <https://ru.3lib.net/dl/3579470/ff0602>
6. Mironenko Enerstvedt O. Aviation Security, Privacy, Data Protection and Other Human Rights: Technologies and Legal Principles. – URL: <https://ru.3lib.net/dl/3375933/88a2f2>
7. Price J. C. and Forrest J. S., Practical Aviation. Security, Predicting and Preventing Future Threats. – URL: <https://ru.3lib.net/dl/2800885/f7452b>
8. Sweet K. M. Aviation and Airport Security: Terrorism and Safety Concerns. – URL: <https://ru.3lib.net/dl/2571912/9620b7>
9. Thomas A.R. Preface / Aviation Security Management (Volume 1) The Context of Aviation Security Management. – URL: <https://ru.3lib.net/dl/855351/667a53>