УДК 656.7.01 : 061.25 (100) (045)

О. А. Капустинський,
аспірант

РОЛЬ ТА ДОСЯГНЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ФЕДЕРАЦІЇ АСОЦІАЦІЙ ЛІНІЙНИХ ПІЛОТІВ (ІФАЛПА) ПОМІЖ МІЖНАРОДНИХ УРЯДОВИХ ТА НЕУРЯДОВИХ АВІАЦІЙНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ

У статті зроблено спробу дати власну узагальнюючу оцінку основної ролі ІФАЛПА, виділити цю організацію поміж інших міжнародних організацій цивільної авіації (МО ЦА). Висвітлено організаційну структуру та специфіку діяльності ІФАЛПА, розглянуто її досягнення упродовж існування та її значення у мінливому світі цивільної авіації.

Ключові слова: міжнародна цивільна авіація, міжнародні авіаційні організації, ІФАЛПА, ІКАО.

Питання діяльності та значення міжнародних організацій у світі посідає окреме та особливе місце у науці міжнародного права. Основна увага приділяється безперечно найвагомішим, найвпливовішим міжнародним урядовим та неурядовим транспортним організаціям, зокрема, участі в них України.

З 24 березня 2009 року Всеукраїнська професійна спілка пілотів є офіційним членом ІФАЛПА, тому існує достатньо підстав щоб детально розглянути діяльність цієї організації, її досягнення упродовж існування, визначити її роль поміж інших МО ЦА, а також спробувати зробити власні висновки яким чином українське об'єднання пілотів може використовувати її потенціал, багаторічний досвід і практику.

Значний внесок у розвиток дослідження з питань, які пов'язані з вивченням діяльності міжнародних урядових та неурядових організацій авіаційного транспорту зробили Г.М. Легенький, В.П. Мироненко, О.В. Мельник., А.М. Новікова, О.В. Пісчана, В.М. Косковецький, Т.В. Головко, М.О. Єременко, І.П. Юркова.

Питаннями функціонування неурядових організацій та механізмами їх впливу займалися: Г. Гайдена, Л. Макаренко, Б. Капустін, О. Краковецька, А. Колодій, В. Костюк, І. Пащенко, О. Полторацька, Є. Тихомирова.

Теоретичні підгрунтя досліджував В.В. Серебряков, А.М. Редзюк.

В. Костюк вважає, що міжнародні організації з цивільної авіації допоможуть у вирішенні багатьох проблем у цій галузі права, як наприклад, створення аеропортів, аеронавігаційних засобів, регулювання польотів. Тому, різноманітна й активна міжнародна діяльність міжнародних організацій, їх чисельний ріст і обумовлена цими чинниками необхідність розвитку міжнародно-правового регулювання їхньої діяльності сприяли утворенню в системі сучасного міжнародного права нової його галузі – міжнародного повітряного права [7, с.125].

У своїх дослідженнях О. Краковецька щодо обґрунтування діяльності неурядових авіаційних організацій на національному рівні зазначає, що ефективне регулювання повітряних перевезень стало можливим завдяки діяльності міжнародних, регіональних та національних авіаційних організацій. Зокрема, нею виокремлюється на національному рівні такі неурядові організації, як: Асоціація "Аеропорти України" цивільної авіації, "Всеукраїнська авіаційна асоціація "АОПА-Україна", Всеукраїнська профспілка пілотів (ВПП), кожна з яких забезпечує підтримку у вирішенні питань окремих напрямків авіаційної сфери [6, с.213].

Метою даної статті є висвітлення ролі та значення ІФАЛПА на міжнародній арені, її специфіки та структури, виділення питань щодо практичних результатів діяльності ІФАЛПА, окреслення меж її взаємодії з іншими урядовими та неурядовими авіаційними організаціями, розгляд подальших перспектив участі в ній українських пілотів.

Актуальність теми дослідження викликана необхідністю окреслення діяльності цієї міжнародної неурядової авіаційної організації у світі на міжнародному, регіональному та національному рівнях, перспектив розвитку українських представництв та доцільності їх приєднання до організації такого рівня.

Зосередити увагу на ІФАЛПА необхідно із

тих причин, що інформації про її діяльність в українській та російській науковій літературі недостатньо.

Розглядаючи історію створення цієї міжнародної організації необхідно зазначити, що після закінчення Другої світової війни Організація Об'єднаних Націй дала початок декільком спеціалізованим агентствам. Одним з них стала міжнародна урядова організація – Міжнародна Організація Цивільної Авіації (ІКАО), яка відразу залучила до своєї роботи деякі асоціації пілотів, що надало можливість приймати рішення в області авіаційної політики з урахуванням думки членів льотного екіпажу. Логічним наслідком цього стала підвищена увага пілотів до міжнародного й національного законодавства в області авіації. Для встановлення певного контролю в цій сфері пілотам необхідно було бути представленими в органах керування авіаційної сфери. І щоб цього домогтися потрібна була організація пілотів міжнародного рівня.

Так, 07 квітня 1948 року, на міжнародній конференції (Лондонській конференції) 13 національних асоціацій пілотів з ініціативи США, Великобританії і Канади, з метою представлення їх інтересів в ІКАО, ухвалили рішення про створення міжнародної неурядової організації Міжнародної Федерації Асоціацій Лінійних Пілотів (ІФАЛПА) – International Federation of Air Line Pilots Associations (IFALPA), правовий статус якої визначився національним законодавством Великобританії [4, с. 87].

Основними цілями ІФАЛПА є: координація дій асоціацій лінійних пілотів та забезпечення механізму передачі їх думки з технічних та професійних питань до ІКАО; надання допомоги та сприяння виробленню заходів по забезпеченню безпеки і впорядкованого розвитку повітряного транспорту; сприяння задоволенню професійних інтересів пілотів авіакомпаній і захист індивідуальних і колективних прав своїх членів; розроблення, підтримка та втілення в життя законів, спрямованих на створення сприятливих і безпечних умов праці; здійснення обміну технічною інформацією між асоціаціями для підвищення професійної майстерності пілотів [4, с. 87].

Організаційною структурою ІФАЛПА є Конференція асоціацій її членів, що розглядає питання, які підготовлені правлінням і запропоновані членам ІФАЛПА. На ній обговорюються річні звіти правління і допоміжних органів, стверджуються робоча програма, бюджет і розмір внесків, вирішується питання членства. Резолюції Конференції стають фундаментом політики ІФАЛПА.

У даний час в ІФАЛПА функціонує 12 постійних комітетів: з аналізу подій, з питань адміністрування та фінансів, з питань виробництва та експлуатації літаків, з питань аеропортового та наземного оснащення, з питань обслуговування повітряного руху, з питань небезпечних вантажів, вертолітний, людських можливостей, міжнародний бортінженерів, індустріальний, юридичний, авіаційної безпеки.

Велика увага приділяється роботі регіональних підрозділів, які сприяють розширенню впливу ІФАЛПА в місцевих умовах і надають допомогу офіційним представникам у плануванні її політики. Федерація має такі підрозділи в Африці та Середньому Сході (AFI-MID), Азії та Океанії (ASIA-PAC), Південній Америці та Карибському басейні (ASIA-PAC), Європі (ECA), Північній Америці (NAM) [8].

Так, на регіональному рівні, а саме Європейська Асоціація Пілотів (ECA – European Cockpit Association) є представником Федерації в Європі, яка піднімає більш конкретні питання асоціацій у регіоні. Її асоційованою членською організацією є і Всеукраїнська професійна спілка пілотів. Мета участі на регіональному рівні полягає у підвищенні статусу українських пілотів та визнанні їх пілотських свідоцтв у Європі, у можливості запрошувати фахівців для розслідування авіаційних подій, у підготовці нового формату авіаційного законодавства ЄС та запровадженні сучасних авіаційних правил.

Розглядаючи кількісні зміни складу учасників цієї організації, а саме збільшення членських асоціацій в різних державах, через призму історичного аналізу необхідно зазначити ті зміни, які характеризують збільшення її ролі у світі.

У відповідності до підпункту 1.2.1.6 Статуту ІФАЛПА, повне членство організацій може бути лише, якщо ними сплачуються членські внески, а якщо ні, то їхнє членство призупиняється [2].

Станом на 1 січня 1984 р. членами ІФАЛПА були 61 асоціація, а станом на 1 січня 2012 р. членами ІФАЛПА є більше ніж 100 асоціації. На той час зазначені асоціації представляли 58 815 пілотів, а сьогодні більше ніж 100 000 пілотів [5, с.389; 8].

У СРСР членство здійснювалось профспіл-

кою авіапрацівників. Найбільш великими асоціації були США – 25 888 пілотів, Великобританії – 3768, Канади – 3214, Австралії – 1584, Франції – 1930, СРСР – 1500, ФРН – 1453 пілота [5, с.389].

Сьогодні Україну представляє Всеукраїнська професійна спілка пілоті. За останні 30 років кількість пілотів у країнах світу суттєво змінилась. Так найбільшими асоціаціями за кількістю пілотів залишились США – 30102, Великобританія – 8400, Канада – 2576, Франція – 3600, стали Німеччина – 6442, Японія – 4446, Нідерланди – 3561, Іспанія – 3005, Індія – 1779, Китай – 1791, а найменшими є Литва – 6, Танзанія – 10, Грузія – 11, Монголія – 34, Естонія – 71, тощо [8].

Тим не менш ця інформація не може відображати повної картини щодо кількості пілотів у кожній із вищезазначених країнах.

Можна стверджувати, що необхідність вирішення національними асоціаціями пілотів важливих внутрішніх питань потребує акумулювання певних коштів всередині, що так чи інакше приводить до неповного відображення кількості їх членів у щорічних деклараціях ІФАЛПА.

Важлива роль ІФАЛПА на міжнародному (глобальному) рівні виявляється у її взаємодії з міжнародними урядовими та неурядовими авіаційними організаціями.

У пункті 1.7 Статуту ІФАЛПА "Відносини з іншими зовнішніми організаціями" зазначено, що Федерація заявляє про свою підтримку ООН та її спеціалізованим установам.

Глобальні альянси пілотів, чиї цілі і завдання вважаються сумісними з Федерацією, і які запросили і отримали визнання ІФАЛПА, повинні мати права і привілеї (у відповідності до п. 2.7.2. Статуту – це право бути присутнім на конференції, право говорити на пленарних засіданнях, сплачувати внесок за участь у конференції тощо).

Також Федерація повинна розробляти та підтримувати робочі відносини з іншими відповідними міжнародними, регіональними і національними організаціями, які можуть бути затверджені час від часу Виконавчим комітетом [2].

Перелік міжнародних організацій з якими ІФАЛПА підтримує робочі стосунки затверджується щорічно спеціальною конференцією.

У 1970 р. ІКАО надала ІФАЛПА статус постійного спостерігача в Аеронавігаційній комісії. Лише ІФАЛПА та ІАТА (Міжнародна Асоціація Повітряного Транспорту) є організаціями глобального рівня, які володіють статусом постійного спостерігача.

По значимості це досягнення для ІФАЛПА одне із головних, тому що Аеронавігаційна комісія ІКАО: розглядає пропозиції про зміну Додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію і рекомендує їх Раді ІКАО для прийняття; засновує технічні підкомісії, в яких може бути представлено будь-яку Договірну державу, якщо вона того забажає; консультує Раду щодо збору і передачі Договірним державам усіх відомостей, які вона визнає необхідними і корисними для розвитку аеронавігації [1, ст. 57].

Також Федерація має консультативний статус при Економічній і соціальній раді ООН (ЕКОСОР). А це означає, що вона приймає участь у обговорені міжнародних економічних й соціальних проблем глобального і міжгалузевого характеру, розробляє рекомендації щодо політики з цих проблем для країн-членів і для системи ООН, заохочує держави до дотримання прав людини і основних свобод для всіх тощо.

ІФАЛПА співпрацює з Всесвітньою організацією охорони здоров'я (ВООЗ), Всесвітньою метеорологічною організацією (ВМО), Міжнародною організацією праці (МАРНОТРАТ), підтримує тісні зв'язки і низкою міжнародних профспілкових організацій, в тому числі з МОП [4, с.91].

Практична діяльність.

Багаторічний практичний досвід ІФАЛПА складає майже 65 років. Упродовж цього періоду Федерація виступала одним із ініціаторів підготовки і прийняття міжнародних конвенцій, що передбачають відповідальність за акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Вона неодноразово зверталася в ООН з вимогою, щоб всі держави прийняли положення Токійської, Гаазької, Монреальської конвенцій.

Фактично кожна частина діючих положень ІКАО в тому або іншому ступені приймалася під впливом пілотів ІФАЛПА. Внесок у формування основ Технічних вимог ІКАО виявляється не тільки в прийнятті певних норм, але й у відмові в прийнятті тих норм, які викликають сумніву або вимагають додаткового обговорення [9].

Серед основних досягнень, які виділяють Фе-

дерацію поміж інших міжнародних авіаційних організацій, необхідно виділити наступні.

1. Введення інновацій.

Суттєвими досягненнями лінійних пілотів ІФАЛПА було запровадження вогнів підходу та вогнів злітно-посадкової смуги, візуальних індикаторів посадки, вузько спрямованих вогнів злітної смуги, вогнів кермової доріжки, системи "сліпої посадки".

ІКАО була затверджена система посадкових вогнів та уведено її у більшості аеропортів світу саме завдяки старанням ІФАЛПА.

2. Участь у проектуванні пілотської кабіни для виробників літаків.

Після розслідування нещасного випадку у 1955 р., один з лінійних пілотів запропонував увести дублювання приладів для забезпечення можливості порівняння їхніх показань, а вже в 1956 р. ІКАО були затверджені міжнародні стандарти проектування пілотської кабіни для виробників літаків з урахуванням наданих пропозицій.

3. Участь у відносинах з виробниками літаків.

ІФАЛПА підтримує добрі відносини з такими компаніями як Boing, Airbus, Embrair і має провідний вплив при розробці цими компаніями нових літаків.

Це стало традицією, що йде коріннями до створення літаків Douglas DC-8 і триває внеском ІФАЛПА в проектування повітряних суден Airbus-380, Embrair-190, Boing-787. Представники виробників постійно відвідують конференції ІФАЛПА, що зачіпають проблеми взаємовигоди при уніфікації різних моделей літаків.

4. Участь у будівництві аеропортів.

Федерація має певний вплив на будівництво в аеропортах, її представники працюють у великій кількості їхніх комітетів і місцевих асоціаціях пілотів, таких як, наприклад, Амстердам, Мюнхен, Бангкок.

При будівництві Міжнародного аеропорту Гонконгу "Чхеклапкок" ІФАЛПА зробила внесок у планування одного із самих масштабних світових аеропортів. Пілотами були раціоналізовані нумерація й позначення стоянок, рульових доріжок, перонів, уведені допоміжні розпізнавальні знаки, була впроваджена система путівника при зарулюванні літаків на стоянку.

Сьогодні в аеропортах усього світі застосовуються сигнальні панелі (маркувальні знаки злітних смуг, рульових доріжок, місць стоянок тощо), які з'явилися в результаті реалізації проекту ІФАЛПА й, в остаточному підсумку, були прийняті як міжнародний стандарт. Цей стандарт помітно поліпшив можливості орієнтування на аеродромі, тим самим запобігши безлічі наземних аварій, які відбувалися раніше.

5. Протидія тероризму.

З початку 1960 р. ІФАЛПА робить світовий вплив на питання повітряного тероризму й перевезення небезпечних вантажів.

Члени ІФАЛПА роблять огляди провідних аеропортів з метою визначення досягнутого рівня безпеки та класифікації аеропортів станом ефективності їх безпеки.

ІФАЛПА здійснює огляд всіх Додатків ІКАО, включаючи Додаток 17 (Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання), постійно спостерігаючи практичне застосування заходів безпеки (Стандарти та Рекомендована практика – SARPs) на землі (в аеропортах світу).

Після подій 11 вересня 2001 р. ІФАЛПА стала основним членом Світової Групи Авіаційної Безпеки (GASAG). Групу створено для координації й впровадження ефективних заходів авіаційної безпеки в цивільній авіації. Вона займається формуванням єдиного погляду на авіаційну безпеку, зокрема відносно дверей кабіни пілотів, питань навчання персоналу тощо.

6. Узгодження питань взаємодії між екіпажем й іншими службами.

ІФАЛПА зробила великий внесок в узгодження процедур взаємодії пілотів і диспетчерів, і процедур радіолокаційного контролю, а саме: уведено стандартний формат фразеології радіообміну, за допомогою ІКАО затверджено застосування в авіації буквено-цифрових позивних повітряних судів.

7. Захист від кримінального переслідуванні.

Групи представників ІФАЛПА намагаються надавати допомогу та підтримку членам екіпажу, які залучені до кримінального розслідування, що пов'язане з авіаційними подіями. Надання допомоги своїм членам після авіаційної події може розглядатися як одне із найсуттєвіших досягнень для лінійних пілотів.

Позитивне співробітництво між членами ІФАЛПА в складні для пілотів періоди залишається неперевершеною перевагою участі у цій неурядовій організації.

Є багато прикладів згуртованості команди ІФАЛПА, коли ще до початку офіційного розслідування в області авіаційних подій вона надавала допомогу її членам.

Серед багатьох видів діяльності ІФАЛПА найвідомішою є участь у розслідуванні авіаційних подій і підтримка при цьому пілотів, які залишаються захищенні, оскільки всі фактори, що знаходяться в основі подій належним чином ідентифікуються і аналізуються.

Досвід вказує, що залучення до розслідування вже на його початковій стадії добре навчених та досвідчених пілотів, є просто необхідним для правильного аналізу й одержання повних і об'єктивних результатів. Бездоганне розслідування авіаційної події веде до підвищення рівня безпеки польотів [9].

За підтримки ІФАЛПА в Україні існує сучасний підготовлений спеціаліст (пілот), який має право приймати участь у розслідування авіаційних подій. Створення спеціалізованої експертної установи з розслідування авіаційних подій (АП) при Кабінеті Міністрів України, а також застосування практики залучення таких спеціалістів до розслідування АП (так як це робиться в інших країнах) буде зумовлювати застосування цінного досвіду та знань сучасних українських пілотів.

Для надання екстреної допомоги пілотам в інших країнах при нестандартних ситуаціях, існують екстрені номери асоціацій, які є членськими організаціями.

Ще однією перевагою членства у Федерації є надання через неї взаємодопомоги членським асоціаціям за їх запитом у разі колективного спору тощо. Так згідно п.1.4 Керівництва І членські асоціації ІФАЛПА повинні надавати підтримку і допомогу іншим членським асоціаціям, що знаходяться у трудовому спорі, відповідно до їх статуту та законів своєї країни. Здебільшого така підтримка виявляється у вигляді заборони виконувати додаткові рейси певної авіакомпанії, укладати з нею договори мокрого лізингу тощо на час ведення колективних переговорів тощо [3].

Але зазначимо, що прохання членів асоціації про взаємну допомогу не повинні вимагати від інших членів зробити більше, ніж це передбачено її правовою системою.

Підсумовуючи вищевикладене необхідно зазначити наступне.

Офіційне приєднання до ІКАО та до ІФАЛПА має позитивні перспективи розвитку повітряного права, оскілки метод моделювання законодавства на прикладі інших країн має беззаперечні переваги.

Українські пілоти можуть використовувати потенціал, багаторічний досвід і практику Федерації та користуватися її допомогою, яка спрямована на: вироблення заходів по забезпеченню безпеки і впорядкованого розвитку повітряного транспорту; задоволення професійних інтересів пілотів авіакомпаній і захист індивідуальних і колективних прав своїх членів; розроблення, підтримку та втілення в життя законів, направлених на створення сприятливих і безпечних умов праці; здійснення обміну технічною інформацією між асоціаціями для підвищення професійної майстерності пілотів.

Надання інформаційної підтримки на міжнародному рівні, інформування широкого кола осіб, можливість залучення до цього засобів масової інформації інших країн також має неабиякі переваги.

У контексті співпраці з українськими пілотами Федерація, несе: правову та іншу допомогу в надзвичайних ситуаціях в 100 країнах світу; запозичення позитивного практичного досвіду інших держав; реальну інформованість про події в авіакомпаніях світу та попередження подібних ситуацій на підставі внутрішнього аналізу; консолідацію та координацію дій між членськими організаціями в країнах світу; періодичні програми та семінари щодо навчання пілотів членських організацій.

Насамкінець треба наголосити, що розглянуте питання потребує подальших розвідок у напрямку дослідження значення, правових аспектів діяльності та ролі ІФАЛПА серед міжнародних урядових та неурядових авіаційних організацій.

Література

1. *Про* міжнародну цивільну авіацію : Конвенція від 07.12.1944 р. // Офіційний вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.

2. *The* Constitution & By-Laws. May. 2012. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ifalpa.org

3. *I Manual,* May, 2012 / |Електронний ресурс|. – Режим доступу: http:// www.ifalpa.org

4. *Редзюк А.М.* Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту. Авіаційний транспорт: навч. посібн. в 4 т. – Т.2. / За ред. А.М. Редзюка. – К. : ДП "ДержавтотрансНДІпроект", 2009. – 200 с.

5. *Арсенов В.И.* Международные транспортные организации: Справочник / В.И. Арсенов, К.А. Бекяшев, В.Н. Галич и др.; Под ред. В.В. Серебякова. – М.: Транспорт, 1986. – 584 с.

6. *Краковецька О.В.* Економічний аналіз: зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: С. І. Шкарабан (голов. ред.) та ін. – Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету "Економічна думка", 2011. – Вип. 8. – Частина 2. – С. 212-214.

7. *Костюк В.Ю.* Правові аспекти діяльності міжнародних організацій цивільної авіації // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наукових праць: Випуск 31. – Київ: НАУ, 2011. – С. 120-125.

8. *ІФАЛПА* / |Електронний ресурс|. – Режим доступу: http:// www.ifalpa.org.

9. *ВПП* / |Електронний ресурс|. – Режим доступу: http://www.ualpa.org.ua.

А. А. Капустинский

Роль и достижения Международной Федерации Ассоциаций Линейных Пилотов (ИФАЛПА) между международных правительственных и неправительственных авиационных организаций.

В статье сделана попытка дать собственную обобщающую оценку основной роли ИФАЛПА, выделить эту организацию среди других международных организаций гражданской авиации (МО ГА). Освещена организационная структура и специфика деятельности ИФАЛПА, рассмотрены ее достижения в течение существования и ее значение в изменчивом мире гражданской авиации.

Ключевые слова: международная гражданская авиация, международные авиационные организации, ИФАЛПА, ИКАО.

O. A. Kapustinskyi

The role and achievements of the International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) between international governmental and non-governmental aviation organizations.

In the article there has been made an attempt to summarize the assessment of the main role of IFALPA, to distinguish this organisation from other international civil aviation organisations (ICAOs). There also has been covered the organisational structure and specifics of IFALPA, examined its achievements during the entire period of its existence and its significance in the changing world of the civil aviation.

Key words: international civil aviation, international aviation organizations, IFALPA, ICAO.