

здійснюється через мережу громадського харчування або в сім'ях, до яких вони підселені.

Усі ці заходи організовують державна виконавча влада, органи управління цивільної оборони при чіткому погодженні між собою заходів, що проводяться. Керівники підприємств, установ і організацій є відображаються безпосередніми виконавцями цих заходів. Заходи розробляються завчасно, в планах цивільної оборони і виконуються в період загрози та після виникнення надзвичайної ситуації.

Отже, основними заходами захисту населення і територій у разі настання надзвичайних ситуацій є: підтримання у постійній готовності індивідуальних та колективних засобів захисту, їх накопичення, а також підготовка до проведення евакуації населення із зон підвищеного ризику; сповіщення населення про можливу загрозу, а якщо необхідно, організація евакуації; організація життєзабезпечення населення в умовах надзвичайної ситуації.

Список використаної літератури:

1. Офіційний сайт Міністерства надзвичайних ситуацій України. -
Режим доступу: <http://www.mns.gov.ua>

Одінцов В. О.

Курсант Херсонской государственной морской академии

(Рук. к.т.н., доцент кафедры Евдокимова В. А.)

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ЭЛЕМЕНТ В СИСТЕМЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

Человеческий фактор — многозначный термин, описывающий возможность принятия человеком ошибочных или алогичных решений в конкретных ситуациях, на которые влияют психологические и др.

характеристики человека, его возможности и ограничения, определяемые в конкретных условиях его деятельности.

Отметим, что секция русских переводов ИМО перевела название Резолюции 947(23) как «Концепция, принципы и цели организации в области человеческого фактора», и в дальнейшем использует термин «человеческий фактор» для перевода и human element, и human factors и human factor. Нельзя сказать, что это совсем неверно, возможно было бы принять такой термин, дав ему четкое определение. Заметим, что слова «фактор» и «элемент», имеющие латинские корни, близки по употреблению в русском и английском языках. При этом фактором обычно называется движущая сила некого процесса, определяющая его характер, а элементом – базовая составная часть чего-либо. Однако то, что оба эти слова употребляются в документах, выпускаемых ИМО и в морской технической литературе в одних и тех же англоязычных текстах, не позволяет использовать такой перевод корректно.

Например, Лондонский институт навигации при поддержке Регистра Ллойда выпускает журнал «The International Maritime Human Element Bulletin», посвященный человеческому элементу. Приведем цитату одной из статей: «Человеческие факторы» или «человеческий фактор» – это термины, которые зачастую неверно используются и применяются в качестве замены «человеческого элемента» или даже «ошибки человека». ИМО, в соответствии с продекларированными в цитируемых резолюциях принципами, изучает и применяет опыт других отраслей транспорта, в частности, авиации (ИКАО). В базовом издании ИКАО «Фундаментальные концепции человеческих факторов» сказано: «Человеческие факторы – это термин, который следует ясно определить, так как при обыденном использовании эти слова часто относятся к любому фактору, имеющему отношение к людям. Человеческий элемент – это наиболее гибкая, адаптирующаяся и значимая часть авиационной системы, при этом также наиболее подверженная воздействиям, которые могут негативно сказаться на

его деятельности. За многие годы практически три из четырех аварий произошли из-за неоптимальных действий человека. Обычно это классифицируется как «ошибка пилота». Термин «ошибка пилота» не помогает предотвращать аварии. Фактически он часто контрпродуктивен, поскольку, хотя он может указать, где в системе произошел сбой, он не указывает пути раскрытия, почему это произошло. Ошибка, отнесенная к людям, в системе может быть вызвана конструктивными недостатками, плохо организованными процедурами или неудовлетворительным составлением руководств. В Резолюции А.884(21) – «Руководство по расследованию человеческих факторов (human factors), в разделе направлений, подлежащих расследованию после аварии, дается примерная диаграмма человеческого элемента в окружении влияющих на него факторов. Это факторы персонала, судовая организация, условия труда и проживания, судовые факторы, береговое управление, внешние воздействия и среда.

Циркуляр № 878 Комитета ИМО по безопасности на море гласит: «Ошибка одного человека не должна приводить к авариям. Дело должно быть организовано таким образом, чтобы ошибки можно было исправить или сводить их последствия к минимуму. Исправление ошибок может осуществляться оборудованием, другими лицами или иным способом. Таким образом, предполагается обеспечение таких условий, при которых принимаемое решение не зависело целиком и полностью от действий одного человека».

В Резолюции А.947 (23) содержится следующий принцип: «В процессе выработки правил следует исходить из того, что необходимо предпринять соответствующие меры предосторожности для того, чтобы применение этих правил гарантировало, что «ошибка одного человека» не приведет к авариям».