

Отже, підсумовуючи, можна прийти до висновків, що навіть створення найскладнішої та найсучаснішої системи, яка буде передбачувати чи контролювати технологічне обладнання, недостатньо. Завжди можливі непередбачувані випадки. Неможливо створити систему, яка буде працювати за принципом нульового ризику. Саме тому мною були запропоновані кроки для вирішення двох основних задач на хімічно-небезпечних об'єктах в Україні.

Список літератури:

1. Голубятніков В.А., Шувалов В.В.. Автоматизація виробничих процесів в хімічній промисловості. – СПб.:Химия, 1985. - 352с.
2. Атаманюк В.Г., Бурцев А.А., Виноградов А.В. та ін. Цивільна оборона. - М.: Медицина, 1989. - 272 с.

Нагиев Р. Г.

*Курсант Херсонской государственной морской академии
(Рук. ст. преп. каф. судовождения и БЖД на море **Бескровный В. А.**)*

БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Специалисты Международного исследовательского Центра проблем мореходства (SIRC) Университета Кардиффа отмечают, что, несмотря на значительное улучшение показателей по безопасности судов с момента гибели в 1912 году «Титаника», морское судоходство сталкивается с новыми трудностями, вызванными постоянным ростом мирового флота. Исследователи приходят к парадоксальному, казалось бы, выводу о том, что чем больше снижаются риски благодаря технологическим улучшениям, тем важнее становится самое слабое звено в системе – человеческий элемент. Поэтому вся индустрия мореходства должна сосредоточить свое внимание именно на использовании передовых достижений в области управления

рисками и культуре безопасности мореплавания.

Последние десятилетия характеризуются быстрым развитием и становлением технических средств обеспечения безопасности мореплавания на основе внедрения новейших средств в области связи, радиоэлектроники и вычислительной техники высокой надежности, но не смотря на это, слова академика А.Н. Крылова «Часто истинная причина аварии лежит не в действии неотвратимых и непреодолимых сил природы, не в «неизбежных случайностях на море», а в непонимании основных свойств и качеств корабля, в не соблюдении правил службы и самых простых мер предосторожности, непонимании опасности, в которую корабль ставится, в небрежности, неосторожности, отсутствии предусмотрительности и т.п. отрицательных качествах личного состава» могут быть изменены. Вместо «часто» следует писать «практически всегда».

В 1997 году Международная морская организация ИМО на 20-й сессии Ассамблеи приняла основополагающую концептуальную Резолюцию А.850(20) – Концепция (видение) человеческого элемента, принципы и цели организации. В 2003 году резолюция была несколько обновлена и на 23-й сессии Ассамблеи ИМО заменена Резолюцией А.947(23).

В частности, в Резолюции А.947(23) указывается, что человеческий элемент – комплексное, многомерное понятие, описывающее предмет, влияющий на безопасность на море и защиту морской окружающей среды. Оно включает весь спектр человеческой деятельности, выполняемой судовыми экипажами; береговыми службами управления; органами власти, признанными организациями, верфями; законодателями и другими вовлеченными сторонами, которые должны взаимодействовать для того, чтобы эффективно действовать в вопросах человеческого элемента.

Как видно, в Резолюции речь идет о человеческом элементе, а не о человеческом факторе, который мы часто употребляем при рассмотрении вопросов безопасности. Действительно, многие значимые морские эксперты

в своих выступлениях нередко называют «так называемый человеческий фактор» причиной от 70 до 90% морских аварий (часто со ссылкой на ИМО, без указания конкретного документа). Фактически же многолетние данные, приводимые регистром Ллойда, Лондонским институтом страховщиков и обществами взаимного страхования (и действительно варьирующиеся в районе 80%) говорят о наличии человеческой ошибки в одной из причин произошедшей аварии.

По этому поводу известный морской эксперт, капитан Кен Фуллворд пишет: «Распространенная сентенция о том, что 80 % морских аварий вызвано человеческой ошибкой, примитивно неверна. Я уверен, что человеческая ошибка, или неверное решение, это тоже самое, является причиной 100 % аварий либо около того». Причем «человеческий фактор» употребляем в единственном числе, в то время как во всех руководящих документах ИМО это множественное (human factors).

Недобачій Л. В.,

студентка групи ДВ-57 психолого-педагогічного факультету

Полтавського національного педагогічного університету

імені В.Г. Короленка, науковий керівник проф. Цина А. Ю.

ЗАХОДИ ЗАХИСТУ НАСЕЛЕННЯ ПРИ ВИНИКНЕННІ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ

Надзвичайна ситуація техногенного та природного характеру – порушення нормальних умов життя і діяльності людей, яке призвело (може призвести) до неможливості проживання населення на території чи об'єкті, ведення там господарської діяльності, загибелі людей та/або значних матеріальних втрат.