

К ВОПРОСУ ОТНОСИТЕЛЬНОСТИ НОВИЗНЫ ПОНЯТИЯ «КУЛЬТУРА БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ»

В статье рассматривается понятие «культура безопасности жизнедеятельности».

Ключевые слова: безопасность жизнедеятельности, культура.

У статті розглянуто поняття «культура безпеки життєдіяльності».

Ключові слова: безпека життєдіяльності, культура.

The article deals the phenomenon culture of vital functions safety.

The keywords: vital functions safety, culture.

Данная статья является логическим продолжением ранее опубликованной в этом издании, в которой дано определение понятию «мировоззрение безопасности жизнедеятельности», проведен сравнительный анализ с существующим в настоящее время понятием «культура безопасности жизнедеятельности» [4].

Понятие «культура безопасности жизнедеятельности» впервые появилось в 1986 году в процессе анализа причин и последствий Чернобыльской аварии, а сам термин был введен Международной консультативной группой по ядерной безопасности в «Итоговом докладе о совещании по рассмотрению причин и последствий аварии в Чернобыле». В докладе было показано, что отсутствие культуры безопасности явилось одной из причин Чернобыльской трагедии. Международная консультативная группа по ядерной безопасности при Генеральном директоре МАГАТЭ предложила следующее определение этого понятия: «Культура безопасности – это такой набор характеристик и особенностей деятельности организаций и поведения отдельных лиц, который устанавливает, что проблемам атомной станции, как обладающим высшим приоритетом, уделяется внимание, определяемое их значимостью».

Из данного определения возникает вполне закономерный вопрос: раньше не существовала культура безопасности жизнедеятельности? Данный вопрос возникает в связи с тем, что культура безопасности жизнедеятельности преподносится как инновация, способная повлиять на количественное и качественное содержание опасностей порождаемых научно-техническим прогрессом. В процессе жизнедеятельности человек подвергается воздействию различных опасностей, под которыми понимают явления, процессы, объекты, способные повлиять на трудоспособность человека и причинить ущерб его здоровью. Человек подвергается воздействию опасностей и в быту, и в регулярной трудовой деятельности, осуществляемой в производственной среде. Для

производственного предприятия обязательной структурой, входящей в его состав, является наличие отдела охраны труда и техники безопасности. В обязанности данного отдела входит определение опасных производственных факторов, воздействие которых на работающего в определенных условиях приводит к травме или к другому внезапному резкому ухудшению здоровья при выполнении им трудовых обязанностей или заданий руководителя, работ, и вредных производственных факторов, воздействие которых на работающего в определенных условиях приводит к заболеванию или снижению трудоспособности.

Заболевание, возникающие под воздействием вредных производственных факторов, определяются как профессиональные заболевания. Все опасные и вредные производственные факторы подразделяются на физические – недопустимые уровни шума, вибрации, инфра- и ультразвука, недостаточная освещенность, ионизирующие излучения, повышенное давление пара и газа и др.; химические – представляющие собой вредные для организма человека вещества в различных состояниях; биологические – воздействие различных микроорганизмов, растений и животных; психофизиологические – физические и эмоциональные перегрузки, умственное перенапряжение, монотонность труда, различные факторы, вызывающие стресс, то есть факторы, определяющие условия труда.

Состояние условий трудовой деятельности, при котором исключено воздействие на работающего опасных и вредных производственных факторов, определяется как безопасность труда. В настоящее время данный термин считается утратившим свою актуальность, хотя вся специальная литература, изданная до 1990 года, использует именно его [5]. Охрана труда определяется как система законодательных актов, социально-экономических, организационных, технических, гигиенических и лечебно-профилактических мероприятий и средств, обеспечивающих безопасность, сохранение здоровья и работоспособности в процессе труда.

Охрана труда включает следующие разделы:

- производственная санитария – система организационных мероприятий и технических средств, предотвращающих воздействие на работающих опасных производственных факторов;

- пожарная и взрывная безопасность – система организационных и технических средств, направленных на профилактику и ликвидацию пожаров и взрывов, ограничение их последствий;

- законодательство по охране труда составляет часть трудового.

Все вышеперечисленное и есть культура безопасности жизнедеятельности, если исходить из того, что культура – это традиции, обычаи, опыт, наследие прошлых поколений.

Существует большое количество определений понятия культура. Культура – это: 1. Совокупность материальных и духовных ценностей, созданных

человеческим обществом и характеризующих определенный уровень развития общества; различают материальную и духовную культуру, в более узком смысле термин «культура» относится к сфере духовной жизни людей; 2. Уровень, степень развития, достигнутая в какой-либо отрасли знания или деятельности (культура общения, культура речи и т. д.); 3. Степень общественного и умственного развития, присущая кому-либо; 4. Возделывание, обработка почв, сельскохозяйственных угодий, культура земледелия; 5. Разведение, выращивание какого-либо растения, а также само возделываемое, культивируемое растение; 6. Культура микроорганизмов – клетки определенных микроорганизмов – бактерий, дрожжей или актиномицетов выращенные в (на) питательной среде в лабораторных или промышленных условиях; 7. Культура тканей – метод выращивания вне организма в искусственно созданных условиях кусочков тканей, органов или отдельных клеток с сохранением их способности к росту и размножению, как экспериментальный метод, применяемый в различных областях биологии и медицины. Помимо перечисленных «культур», существует культура производства, культура голоса у певцов, физическая культура, культура потребления алкогольных напитков.

В определении мировоззрения и его отличия от культуры является наличие убеждений. Именно наличие убеждений формирует черты характера и настроение человека, на основе индивидуально-типологических особенностей личности темперамента, характера, волевых качеств, способностей, эмоционального содержания, уровня мотивации. Убеждения в сочетании с личностными особенностями человека позволяют ему занимать активную жизненную позицию в борьбе за свои взгляды и убеждения, т. е. за свое мировоззрение.

Современное общество создало, создает и будет создавать новую среду обитания техносферу, нафаршированную благами цивилизации, от которых трудно отказаться. Достаточно прочно закрепился в сознании общества лозунг: «Мы не должны ждать милости от природы, взять ее в свои руки – наша задача». После того как мы прибрали и продолжаем прибирать к своим рукам милости природы, отказаться от них или умерить свой аппетит потребления – достаточно трудоемкая и долговременная задача. Дополнительной трудностью в решении данной проблемы являются увеличивающиеся темпы научно-технического прогресса, что ведет к отсутствию преемственности поколений, в настоящее время опыт отцов не передается, а в ряде случаев не принимается поколением детей. Поэтому говорить о «культуре безопасности жизнедеятельности» как передачи опыта, обычаев, традиций, навыков из поколения в поколение не приходится. В этих условиях необходимы новые методологические подходы и организационные решения.

Характеристика мировоззрения и культуры дана с целью выявить и показать степень различия между данными понятиями. Нарастающее число опасностей и тяжесть последствий для среды обитания современного общества показывает

необходимость формирования у каждого индивида и общества в целом убеждений в необходимости предвидения и профилактики опасности. Несмотря на комплекс мероприятий, проводимых в области обеспечения безопасности жизнедеятельности, устойчивой тенденции к уменьшению людских потерь и материального ущерба от аварий, катастроф, стихийных бедствий, различных опасных ситуаций в быту, социальной сфере, на производстве не наблюдается.

В настоящее время стало очевидным, что процесс обеспечения безопасности жизнедеятельности не может сводиться только к такому традиционному, достаточно апробированному направлению, как формирование у населения знаний и умений. Практика и результаты психологических, педагогических и социальных исследований показывают, что в значительной степени успех деятельности в любой области зависит, кроме того, от эмоционально-ценностных установок людей, мотивов их поведения, личностных и профессиональных качеств и способностей, уверенности в необходимости и действенности проводимых мероприятий. Опыт показывает, что деятельность по увеличению надежности технических объектов, созданию алгоритмов безопасного управления ими, разработке совершенных средств и способов защиты от чрезвычайных ситуаций природного, техногенного и биолого-социального характера является малоэффективной без учета человеческого фактора [3].

Влияние научно-технического прогресса на деятельность человека и значение человеческого фактора в управлении системами «человек-машина» наиболее полно проявляется в авиации. На человеческий фактор в авиации приходится свыше 80% аварий и катастроф, по заключению многих специалистов, одной из причин этого является высокий уровень нервно-психической напряженности при выполнении профессиональной деятельности. Другой немаловажной причиной увеличения нервно-психической напряженности является увеличивающиеся темпы роста и развития научно-технического прогресса, вызывающие изменения в функционировании системы «человек-машина», обусловленные увеличением энергоемкости и быстродействия техники, с одной стороны, и практически неизменными и в ряде случаев снижающимися психофизиологическими возможностями человека. Без обеспечения взаимного соответствия психофизиологических возможностей человека и характеристик систем управления летательного аппарата человек не может успешно выполнить возложенные на него задачи.

Психологическая безопасность в авиации обусловлена психологическими особенностями летной деятельности. Одной из таких особенностей является высокая и постоянно увеличивающаяся скорость современной авиации, она создает у пилота исключительно высокое психологическое напряжение, необычное для земной жизни. Наземное транспортное средство: автомобиль, локомотив, морское судно – при их неисправности или осложнении обстановки можно остановить, произвести ремонт или подождать, пока обстановка станет

благоприятной, и продолжить путь. При любой неисправности самолета пилот не может остановить летящий самолет и вынужден принимать самостоятельное решение. В отличие от земных условий, в полете всегда присутствует недостаток времени – его дефицит, и он исчисляется долями секунды, секундами и редко минутами. Непрерывность и напряженность летной работы в условиях дефицита времени может вызвать у пилота своеобразное пароксизмальное состояние типа коркового нервного срыва (неясность сознания, адаптационно-трофические расстройства, кратковременное нарушение памяти), в результате чего в ряде случаев изменяется режим полета самолета [2].

Летная деятельность обладает значительным числом психологических особенностей, которые определяют высокий уровень нервно-психической напряженности. Одной из основных особенностей является отрыв человека от привычной окружающей среды и удаление на значительное расстояние за короткий промежуток времени. Отрыв человека от земли вызывает потерю ощущения опоры, сложившегося в процессе опыта индивидуального развития человека и опыта прошлых поколений. В полете ощущение опоры теряется, и ряд иллюзий, возникающих в полете, связан с твердой бессознательной уверенностью в устойчивости сидения и пола кабины самолета подобно земной поверхности. Свободное перемещение в трехмерном пространстве дает возможность передвижения, недоступного ни в каких других условиях. Свободное перемещение создает чувство слияния с машиной, которое усиливается тем, что поддержание и восстановление равновесия пилот обеспечивает не столько изменением положения своего тела, сколько изменением положения самолета: он уравнивается не внутри системы, а вместе с ней. Система «пилот-самолет» получает дополнительную психологическую окраску, не свойственную другим видам формально аналогичных систем «человек-машина» [1].

Необходимость постоянной ориентации в пространстве, особенно при полете по приборам, есть одна из важнейших профессиональных особенностей летной деятельности. Другой психологической особенностью является фактор высоты, который оказывает на человека сложное, в том числе психологическое, воздействие. Отрицательная реакция на действие высоты является достаточным основанием профессиональной непригодности. Большое влияние на организм человека и его психику в полете оказывает ускорение, изменение скорости полета по величине и направлению. Все вышеперечисленные психологические особенности полета и другие наиболее отчетливо проявляются в условиях полета по приборам в сложных метеорологических условиях. По определению многих специалистов, даже у самого опытного пилота волнение перед полетом в сложных метеорологических условиях – законное чувство.

Перечисленные психологические факторы полета рассмотрены независимо друг от друга, в действительности они объединяются в общую, сложную реакцию высших нервных образований мозга на комплексное воздействие всех условий

полета для обеспечения его психологической безопасности.

В современных условиях научно-технический прогресс увеличивает энергоемкость и быстродействие машин, в то время как психофизиологические функции человека остаются на прежнем уровне, в отдельных исследованиях показано снижение потенциальных резервов сенсорной системы. Данное снижение обусловлено снижением функциональной нагрузки: на ранних этапах эволюции человек обеспечивал свое существование за счет охоты и собирательства, за счет высокой функциональной нагрузки зрения, слуха, обоняния и других свойств сенсорной системы – современное общество «охотится» в супермаркетах и на рынках, не затрачивая значительных усилий на «добычу». Эти изменения необходимо учитывать при создании сложных «человеко-машинных» систем и их эксплуатации.

Функциональное состояние пилотов перед полетом определяет стартовый врач, приведенное выше обоснование, отражающее психологические особенности летной деятельности, показывают необходимость присутствия стартового психолога, отвечающего за психологическую безопасность полета.

Развитие современной авиации связано с переходом от визуального управления полетом к инструментальному, по показаниям многочисленных приборов, количество которых увеличивается. Управление полетом по приборам – сложная интеллектуальная задача и дополнительная психическая нагрузка, вместе с вышеперечисленными особенностями, увеличивающими нервно-психологическое напряжение, является обоснованием необходимости наряду со стартовым врачом присутствия стартового психолога для обеспечения психологической безопасности полетов. Комплексный подход в решении этих проблем в авиации позволит снизить процентное содержание аварий и катастроф, приходящихся на человеческий фактор. Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих задач: целенаправленная подготовка авиационных психологов, увеличение объема практических занятий в процессе подготовки авиационных психологов на базе авиационных подразделений, создание методического обеспечения для профессиональной деятельности стартового психолога.

Литература:

1. *Аляркинский Б. С.* Основы авиационной психологии / Б. С. Аляркинский. – М. : Воздушный транспорт, 1985. – 315 с.
2. *Горбов Ф. Д.* Детерминации психических состояний / Ф. Д. Горбов // Вопросы психологии. – 1971. – Т. 17. – № 5.
3. *Дурнев Р. А.* К вопросу о культуре безопасности жизнедеятельности / Р. А. Дурнев // Технологии гражданской безопасности. – 2006. – № 2.
4. *Садиков Г. Н.* Цели и задачи безопасности жизнедеятельности – формирование мировоззрения безопасности / Г. Н. Садиков // Гуманітарний часопис. – Харків, 2013. – № 2.
5. *Экология и безопасность жизнедеятельности : учеб. пособие для вузов / под ред. Л. А. Муравья.* – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 447 с.