



«ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР»



ГОТОВНОСТЬ МОРЯКОВ К ЭКСТРЕМАЛЬНЫМ СИТУАЦИЯМ КАК ЦЕЛЬ ОБУЧЕНИЯ В ТРЕНАЖЕРНОМ ЦЕНТРЕ

*Д-р техн. наук, проф. А.П. Пимошенко – ректор БГАРФ,
канд. педагог. наук В.П. Ефентьев – проректор по ДПО БГАРФ*

Одной из важнейших проблем является готовность специалиста к решению задач, возникающих в процессе профессиональной деятельности, особенно в экстремальных ситуациях. В ряде работ доказывается, что он должен обладать особым свойством личности, называемым «готовностью к деятельности». В нашем случае под «готовностью к деятельности» понимается готовность моряков к действиям в экстремальных ситуациях.

Готовность к действиям в экстремальных ситуациях на море есть целостное, устойчивое, но сохраняющее способность к изменению и развитию психическое свойство личности, характеризующее единство знаний, умений, способов и навыков личного выживания, борьбы с пожаром и водой, оказания элементарной первой медицинской помощи и находящее отражение в интеллектуальной, мотивационной и предметно-практической сфере. Это сложное психическое образование, обладающее двумя диалектически связанными чертами: устойчивостью и изменчивостью. Не обладая устойчивостью, оно не могло бы быть применено в социально значимом объеме; не обладая способностью к осознанному, социально обусловленному и социально значимому изменению, оно не отвечало бы реальностям быстро меняющегося мира.

Известно, что в психологии «готовность личности» понимают как определенную зрелость, позволяющую адекватно решать возникающие задачи, ставить перспективные и ближайшие цели, преодолевать трудности (Братусь В.С. *О механизмах целеполагания* // *«Вопросы психологии»*, 1977, № 2. – С. 121–124). В социологии «готовность личности» в большинстве случаев определяется как совокупность групп качеств, позволяющих успешно выполнять социальные функции в обществе; при этом выделяют содержательно-процессуальный, мотивационный, социальный и другие аспекты личности. Ряд исследователей выделяют системы качеств, необходимых для выполнения не только общественных, но и производственных функций, определяя таким образом «готовность» как готовность личности к труду (Дмитриенко В.А. *Соотношение системного и деятельностного подходов в научном познании* // *Вопросы методологической подготовки*. – Томск, 1974. – Вып. 4. – С. 32).

В ряде работ, где модель личности состоит из двух подсистем – профессиональной и социальной готовности, под готовностью понимается система знаний и навыков («что должен знать» и «что должен уметь» специалист), отождествляются понятия «модель» и «готовность» (Абульханова К.А. *О субъекте психической деятельнос-*

ти. – М.: Наука, 1973. – 288 с.). Понимание «готовности» в данном случае опирается на представление о ней как о характеристике личности специалиста в целом на основе взаимодействия тех компонентов, которые необходимы для выполнения его основных функций, как о сложном интегративном психическом образовании, которое конструируется взаимосвязью свойств, выполняющих определенные функции в его становлении как целого, и которое может быть принято в качестве цели обучения.

Целесообразно выделить такое сложное системное свойство морского специалиста любого профиля и уровня подготовки, как «готовность к действиям в экстремальных ситуациях». Это свойство рассматривается как подсистема в целостной системе профессиональной готовности моряков. Оно обладает большим потенциалом саморазвития, непрерывно меняя количественные и качественные характеристики внутренних связей, в значительной степени автономно и независимо; при этом степень его влияния на всю систему профессиональной готовности моряков возрастает; процесс его обеспечения не может быть ограничен рамками обучения в учебно-тренажерном центре и получением сертификата, а должен продол-





В любой экстремальной ситуации (возникновение пожаров, поступление воды в корпус, потеря устойчивости и т.д.) принятие решения остается за человеком.

жаться всю активную жизнь морского специалиста. Следует подчеркнуть особое значение, которое имеет готовность моряков к действиям в экстремальных ситуациях для обеспечения безопасности мореплавания. Обоснуем выдвинутое нами положение.

На дне Мирового океана покоится миллион затонувших кораблей: на каждые сорок квадратных километров дна приходится в среднем одно затонувшее судно. В век невиданных успехов науки и техники суда, как и много лет назад, сталкиваются, разламываются во время шторма, опрокидываются, гибнут от пожаров. Согласно статистике ежегодно погибает в среднем 350–400 судов общим тоннажем 600–800 тыс. рег. т. Между тем, до четырех пятых грузооборота международной торговли осуществляется сегодня морским транспортом. За последние тридцать лет прошлого века общий объем морских перевозок увеличился в 7 раз (Абчук В.А. *Теория риска в морской практике*. – Л.: Судостроение, 1983. – 152 с.).

В мире постоянно строятся новые, более безопасные суда, применяются новейшие приборы и оборудование, совершенствуются методы судовождения, но возможности аварий и катастроф остаются. Ураганы и штормы, рифы и мели, туманы и айсберги существуют, несмотря на все достижения науки и техники. Единоборство с этими грозными врагами мореплавания сопряжено с немалым риском. Риск усугубляется тем, что в море суда оказываются иногда во власти явлений, носящих случайный характер: высокие волны и сильный ветер, туман и гроза приходят обычно неожиданно и каждый раз по-иному. Никакие, даже самые лучшие прогнозы не в состоянии полностью исключить непредсказуемость стихии.

Автоматизированы операции по управлению судном и его энергетической установкой. Ходовые рубки и центральные посты управления судов предельно насыщены средствами отображения информации, дающими возможность вахтенному специалисту в кратчайший срок оценить возникшую ситуацию и принять обоснованное решение. Датчики и реле высокой точности контролируют изменение уровня жидкости во всех отсеках судна и возможное повышение температуры во всех судовых помещениях.

Научно-исследовательские объединения и институты создают системы контроля и управления, обладающие своеобразным «техническим интеллектом», что позволяет собирать и анализировать огромное количество информации и почти мгновенно регистрировать выход какого-либо параметра за установленные пределы.

Сказанное выше должно обеспечивать высокую надежность эксплуатации судна в целом и всех его агрегатов, механизмов и устройств по отдельности. Однако статистика аварийности на морском флоте свидетельствует о том, что огромные затраты на техническое переоснащение судов не привели к существенному уменьшению числа аварий, многие из которых сопровождаются гибелью людей и значительными материальными потерями. В любой экстремальной ситуации (возникновение пожаров, поступление воды в корпус, потеря устойчивости и т.д.) принятие решения остается за человеком; от своевременных и правильных действий моряков, их профессионализма и субъектно-личностных свойств зависит жизнь экипажа и сохранность судна (*Безопасность жизнедеятельности человека на морских судах. Справочник / Глотов Ю.Г., Семченко В.А., Сологуб Т.Н. и др. – М.: Транспорт, 1998. – 320 с.*).

Как показывает статистика, 80 % всех аварий судов являются результатом неправильных действий экипажей. Таким образом, одним из основных понятий сущности готовности моряков к действиям в экстремальных ситуациях является «человеческий фактор».

Понятие «человеческий фактор» применительно к безопасности мореплавания определено Резолюцией А.850 (20) Международ-

ной Морской Организации, и в частности, приложением «Концепция, принципы и цели организации в области человеческого фактора». В этом документе говорится, что «человеческий фактор» является сложной, многогранной проблемой, влияющей на безопасность на море и защиту морской среды. Он включает весь спектр человеческой деятельности, выполняемой экипажами судов, береговым управленческим персоналом, регулирующими органами, судостроительными верфями, законодателями и другими соответствующими сторонами. «Целью рассмотрения вопросов человеческого фактора должно являться снижение в максимально возможной степени вероятности человеческой ошибки». Международная Конвенция «О подготовке, дипломировании моряков и несении вахты» 1978 г., измененная Конференцией 1995 г. (СПб: ЗАО ЦНИИМФ, 1993) признает, что человеческому фактору в работе Международной Морской Организации уделяется первоочередное внимание ввиду важности его роли при морских авариях.

Международная Морская Организация только в последние годы приняла несколько документов, направленных на повышение квалификации моряков в вопросах охраны человеческой жизни, сохранности судов и имущества на море, а также защиты морской и воздушной среды. Разработаны основные критерии международных норм подготовки и дипломирования моряков и несения вахты, которые документально закреплены в Международной Конвенции «О подготовке, дипломировании моряков и несении вахты» 1978 г., измененной Конференцией 1995 г.

В связи с этим Конвенцией предусмотрен особый предмет обучения, названный «Начальной подготовкой», которым должны владеть все моряки, вне зависимости от их должности, профессии, образования. Цикл «Начальной подготовки» включает четыре темы: способы личного выживания; противопожарная безопасность и борьба с пожаром; оказание элементарной первой медицинской помощи; личная безопасность и общественные обязанности. В свою очередь каждая тема, согласно Конвенции, содержит перечень знаний и навыков, которые должны быть усвоены в результате обучения. Круг необходимых знаний вытекает из анализа реальных экстремальных ситуаций с целью предотвращения их в дальнейшем и обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, сохранности имущества и предупреждения нарушения экологии морей и океанов.

Изложенное позволяет утверждать, что целью курса «Начальная подготовка» может быть принято развитие сложного, интегративного свойства личности, проявляющегося в готовности морских специалистов к действиям в экстремальных ситуациях, состав и структура которого рассматриваются с учетом тенденций развития морского сообщества и причин, потребовавших от специалистов овладения знаниями и навыками в области личного выживания, борьбы с пожаром, оказания элементарной первой медицинской помощи. Таким образом, готовность будущих специалистов к действиям в экстремальных ситуациях является целостным субъектно-личностным свойством, являющимся целью обучения в морском учебно-тренажерном центре.

Pimoshenko A.P., Yefentyev V.P.

Seamen readiness for action under emergency as an aim of training in a maritime training centre

Seamen should be ready for certain tasks that can appear in their professional activity. It is vitally important to act adequately and be able to make a right decision under emergencies. The authors analyze the basic training of seamen considering it as a key element which ensures such readiness for action.