

СМЕНА ПАРАДИГМЫ

Автор: ЛАРРИ УИЛСОН

contact-ru@ssi.safestart.com

<http://ru.safestart.com/>

Статья № 3

ТРЕТЬЕ ИЗМЕРЕНИЕ ОЦЕНКИ РИСКОВ

В предыдущей статье мы говорили о трех источниках непредвиденности: что-то происходит с оборудованием, что-то непредвиденное делает кто-то другой или что-то непредвиденное делаем мы сами. Мы проанализировали случаи, которые произошли с нами, и в результате получили личные пирамиды риска. И это не просто цифры, а выводы, которые заставляют задуматься о том, что приводит к серьезным травмам.

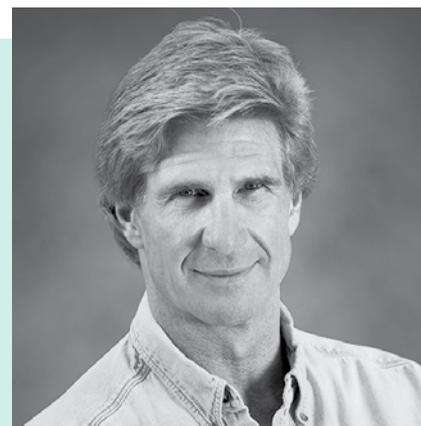
Один из выводов, к которому мы пришли: причиной более 95% (в большинстве случаев это 97-99%) непредвиденных событий являемся мы сами. Чтобы перейти на следующий этап смены парадигмы, давайте вернемся к тем ситуациям, которые мы уже проанализировали (случаи, произошедшие лично с вами). Вспомните, чем самым опасным вы занимались в своей жизни, какие самые опасные действия вам по каким-то причинам пришлось совершать? Возможно, это были затяжные прыжки с парашютом, подводное плавание на больших глубинах с акулами, а возможно что-то делать внутри оборудования, когда оно было под напряжением и т.д. Вспомните кон-

кретный случай, а не род занятий. Например, вам пришлось лезть на крышу или что-то выполнять на серьезной высоте...

А теперь вспомните самую серьезную травму, которую вы получили в своей жизни. Была ли эта травма получена при выполнении самого опасного действия? Вернемся к личной пирамиде риска и спустимся на уровень ниже: была ли менее серьезная травма получена при выполнении опасной работы/действия? И так далее.

Если ваша ситуация совпадает с примерами большинства опрошенных, то как правило, самая серьезная травма была получена не при выполнении самого опасного действия. Если задать эти вопросы в группе из 100 человек, то обычно утвердительно отвечают 1-3 человека максимум.

Как вы понимаете, для многих людей — это еще одно открытие. Особенно для тех, кто привык использовать традиционную матрицу рисков. (См. Рисунок 1). Интуитивно люди считают, что именно при выполнении самых опасных действий самая большая вероятность получить травму. Но наша статистика говорит, что это



Ларри Уилсон, CEO и автор программы SafeStart®

не так в более чем 95% случаев травм.

Этому есть простое объяснение: когда вы выполняете особо опасные действия или опасную работу, какова вероятность, что вы не будете думать и смотреть на то, что вы делаете? Как это может повлиять на риск? И обратный вопрос: как меняется уровень риска, если вы не смотрите на то, что делаете, или не думаете о том, что делаете?

Что это означает с точки зрения общеизвестного подхода к матрице оценки риска? Это значит, что если мы хотим предотвратить серьезные травмы и смертельные случаи (их большую часть), то нам необходимо двинуться дальше. Нам придется изучить еще одно

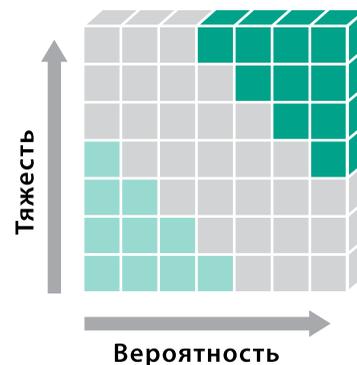


Рис. 1.

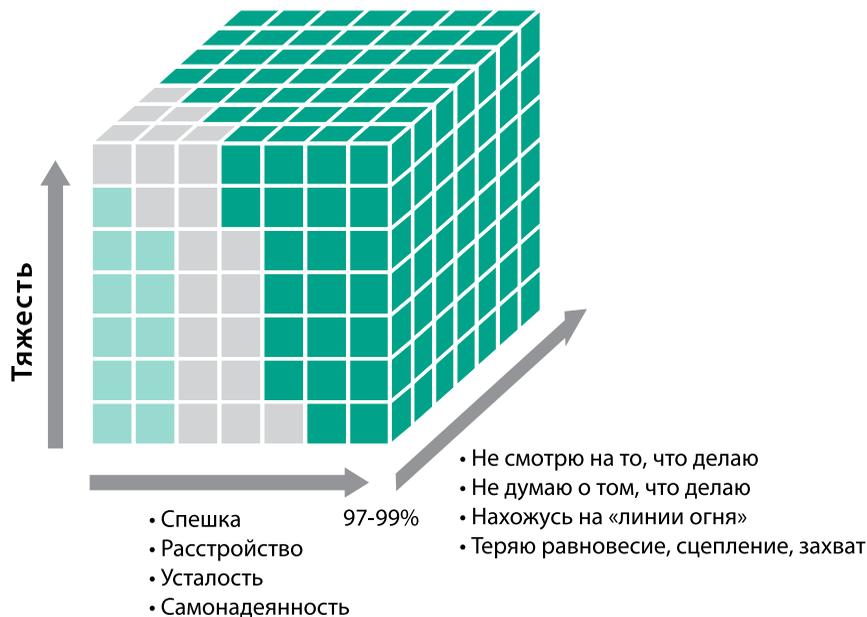


Рис. 2.

измерение оценки риска – человеческие ошибки. Насколько часто человек совершает ошибку, например, такую как, не смотрит, куда он передвигается? И как это меняет риск получения травмы? И самое главное, можем ли мы предсказать, когда и где кто-то совершит ошибку, которая может привести к тяжелым последствиям?

Рассмотрите следующие сценарии и риск дорожно-транспортного происшествия:

1. Водитель едет с превышением скорости, но при этом сохраняет внимание.

2. Водитель едет на обычной скорости, но не внимателен (едет «на автопилоте»).

В каком сценарии риск выше?

Теперь рассмотрите второй сценарий с дополнительным условием: водитель соблюдает скоростной режим, и вместе с тем отвлекается от дорожной ситуации, и к тому же сильно устал...

Да, мы знаем, что трудно подчитать уровень риска невнима-

- Не смотрю на то, что делаю
- Не думаю о том, что делаю
- Нахожусь на «линии огня»
- Теряю равновесие, сцепление, захват

тельности, хотя, конечно, важно учитывать и этот риск. Однако мы знаем, что риск невнимательности повышается, если кто-то торопится или делает что-то быстрее, чем обычно, если расстроен, устал или самонадеян. Обратите внимание: в большинстве случаев причиной будет комбинация этих состояний: например, усталость и самонадеянность приводит к тому, что водитель может заснуть за рулем.

Итак, эти четыре состояния (спешка, расстройство, усталость и самонадеянность) и их интенсивность и есть ключевые компоненты, чтобы просчитать вероятность воздействия риска (см. Рисунок 2, ось

X). А ключевые критические ошибки, такие как, «не смотрю на то, что делаю», и «не думаю о том, что делаю» и две другие являются третьим измерением (ось Z) и определенно влияют на тяжесть происшествия (ось Y). Об этом мы поговорим более подробно в следующей статье.

На данный момент основной довод в пользу изменения подхода к оценке риска состоит в том, что точная оценка риска основывается не только на фактических и предполагаемых рисках. Ведь если вероятность травмирования была бы столь очевидна, наши предки перестали бы травмироваться много тысяч лет назад! Более того, если мы хотим предотвратить большинство серьезных травм и смертельных случаев, то придется выйти за рамки традиционного подхода и начать в каждой оценке риска принимать во внимание человеческие ошибки и вероятность совершения человеческой ошибки. Иначе результаты оценки риска могут ввести в заблуждение и создать ложное ощущение безопасности в ситуациях, где невысокое напряжение, не экстремальная температура, умеренная скорость и т.д.

Об авторе

Ларри Уилсон – один из пионеров в изучении роли человеческого фактора в обеспечении безопасности. Более 25 лет он работал консультантом по программам поведенческой безопасности на производствах сотен компаний по всему миру. Ларри является автором SafeStart, программы по развитию осознанного отношения к безопасности, которая уже успешно реализована в более 3000 компаниях, в 66 странах, и через которую прошли уже более 3,5 миллионов человек.

Предыдущие статьи вы можете прочитать и скачать здесь: <https://ru.safestart.com/>

Следующая статья: «Умение или везение/рефлекс. Серьезные травмы и смертельные случаи».