



БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТА В КОНЦЕПЦИИ УИЛЬЯМА ГАДДОНА

Лешек Фредерик Коженёвски
lfk@eas.info.pl

*заведующий кафедрой управления Академии Физкультуры, г. Краков
президент Европейской ассоциации наук о безопасности
EUROPEAN ASSOCIATION for SECURITY.
РЕСПУБЛИКА ПОЛЬША*

Ключови думи: *безопасность, транспорт, модел, концепция, Уилям Хадон*

Резюме: *Безопасността се явява състояние свързано със отсъствие на най-общо казано на опасност. В статията ще се разгледа концепцията на Уилям Хадон специално определена за транспорта. Ще се разгледат основните принципи на безопасност в транспорта. Ще се докаже практическото място на науката „Безопасност“.*

Значение термина *секьюритология* следует искать в античном Риме, в латыни. Науки о безопасности ведут свое название от латинского слова *securitas*, что означает *безопасность*. Суффикс *logos* означает *наука*, таким образом, *секьюрит(о)логия-это наука о безопасности*, или во множественном числе - *науки о безопасности*¹.

Безопасность является объективным состоянием, связанным с отсутствием угроз, субъективно воспринимаемым отдельными лицами или группами (или – союз, употребляющийся при соединении альтернативных предложений или их членов (одно, но не исключено, что и другое).

Состояние это существительное, другими словами: ситуация, уровень чего-то, уровень эффективности на данный момент, величина чего-то. Лингвисты утверждают, что это семантический коррелят смыслового предложения (правдивого или фальшивого).

Состояние дел может заключаться в том, что:

- всегда существует отрезок времени, определяющий начало и конец состояния,
- каждый объект в данной отрезке времени имеет какое-то свое свойство,
- между объектами появляется взаимосвязь,
- в определенном состоянии свойства объектов принимают постоянное значение,
- на самом деле, каждое состояние определяется крайностями.

Безопасность является широким понятием от абсолютной безопасности до крайней опасности, подобно правде - от абсолютной правды до абсолютной неправды.

¹КОЖЕНЁВСКИ Л.Ф. *Секьюритология. Наука о безопасности человека и общественных организаций*, с. 32. (поль.)
KORZENIOWSKI L.F. *Securitologia. Nauka o bezpieczeństwie człowieka i organizacji społecznych*. Kraków: EAS 2008, s. 32. ISBN 978-83-925072-1-5 доступна с: <http://www.sbc.org.pl/dlibra/doccontent?id=13871&dirids=66>; КОЖЕНЁВСЬКИЙ Л.Ф.: *Основания наук о безопасности*, с.49. (поль.) KORZENIOWSKI L.F.: *Podstawy nauk o bezpieczeństwie*. Warszawa: Difin, 2012, s. 49. ISBN 978-83-7641-518-5.

Возможно, существует абсолютная правда, но философы считают правду понятием относительным; абсолютная правда является целью, но цель эта недостижима. Аналогично, в случае химического соединения H₂O в состоянии от абсолютного нуля до критической температуры и т.д.

Если затем безопасность является функцией ряда угроз, то на самом деле можно достичь только определенного уровня между двумя крайностями: когда вероятность выживания и развития велика, мы говорим, что субъект находится (скорее всего) в безопасности, если преобладают угрозы, мы говорим, что субъект находится (скорее всего) в опасности. Конечно, благодаря собственному (или чужому) воздействию, изменяющему тип и силу угроз, субъект может изменять уровень своей безопасности.

Безопасность является предметом интереса многих отраслей естественных, технических, медицинских, аграрных и общественных наук, а также более специфичных научных дисциплин с родословной, уходящей к началам научного познания действительности. Некоторые из них всегда ставили в центр своих интересов человека и его потребности, другие только под влиянием *секьюритологии* начинают ценить субъективность человека. Безопасность касается также практических знаний из различных сфер хозяйственной деятельности и повседневной жизни.

Юзеф Зулташек², один из первых исследователей вопросов безопасности (в области, как сам отмечал, научной организации безопасности), писал в 30-х годах XX века: *«безопасностью мы будем называть охрану целостности жизни, здоровья и имущества; имея в виду не только физические лица, но и юридические, а также общественные и государственные объединения»*. Автор предложил научный метод исследования «опасных полей» физического и психического рода, обещая, что в результате проведения исследований этим методом, а также на основании опыта и знаний удастся установить опасные поля, определить их временные рамки, а далее установить критерии для определения безопасности.

Автор противопоставил опасным полям «безопасные поля» физического и психического рода, имеющие отношение к отдельным физическим лицам, городу, провинции, государству.³

Современные научные основы выявления угроз, превенции и действий, предпринимаемых после происшествий, повлекших человеческие жертвы, были разработаны в 60-е годы XX ст. **Вильямом Хэддоном**⁴, который являлся инициатором и назначенным президентом **Линдоном Джонсоном** первым руководителем независимого от государственных органов власти Национального совета по безопасности транспорта⁵, созданного Конгрессом США в 1967 году. Хэддон разработал научные основы современного выявления угроз, превенции и действий, предпринимаемых после происшествий, которые повлекли за собой человеческие

²Юзеф Зулташек (1894-1939), выпускник Высшей школы социальных и экономических наук в Лодзи (Польша), инспектор, главный комендант полиции Силезского воеводства (1928-1939).

³ЗУЛТАШЕК Юзеф: *Основы организации службы безопасности*. (поль.) *U podstaw organizacji służby bezpieczeństwa*. Warszawa: Główna Drukarnia Wojskowa, 1930; ЗУЛТАШЕК Юзеф: *Основы организации службы безопасности*. (поль.) *U podstaw organizacji służby bezpieczeństwa*. "Przegląd Organizacji" 1930, number 5, s. 103-108; ЗУЛТАШЕК Юзеф: *О методе организации служб безопасности*. (поль.) *O metodzie organizacji służby bezpieczeństwa*. "Przegląd Organizacji" 1931, number 3, s. 101-103; ЗУЛТАШЕК Юзеф: *Научная организация безопасности*. (поль.) *Naukowa organizacja bezpieczeństwa*. "Przegląd Organizacji" 1931, number 6, s. 245-254; ЗУЛТАШЕК Юзеф: *Общие замечания и план проекта организации полиции*. (поль.) *Uwagi ogólne i zarys projektu organizacji Policji*. "Przegląd Organizacji" 1932, № 7-8, с. 272-275 и № 9, с. 332-327. См. также: КОЗДРОВСКИЙ Станислав: *Очерк теории безопасности с точки зрения инспектора Юзефа Зулташка*, с. 98./в/ КОЗДРОВСКИЙ Станислав, УРБАНЕК Андрей: *Размышления о безопасности*. (поль.) KOZDROWSKI Stanisław: *Zarys teorii bezpieczeństwa w ujęciu inspektora Józefa Żółtaszka*. /in:/ KOZDROWSKI Stanisław, URBANEK Andrzej: (red.) *Refleksje nad bezpieczeństwem*. Słupsk - Kraków: Katedra Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Pomorskiej w Słupsku, European Association for Security w Krakowie, 2011, s. 95-110. ISBN 978-83-61645-80-1.

⁴Вильям Хэддон младший (1926-1985), доктор медицины Гарвардской медицинской школы (1953), эпидемиолог, первый администратор Национального совета по безопасности транспорта (1966-1969), председатель Страхового института безопасности на дорогах (1969-1985), президент HighwayLossDataInstitute в Вашингтоне (1972-1985).

⁵Национальный совет по безопасности транспорта, (англ.) National Transport Safety Board (NTSB).

жертвы, и «навсегда изменил способ мышления американцев о дорожно-транспортных происшествиях»⁶, введя эпидемиологический режим в сферу безопасности движения⁷.

Государственный совет по безопасности транспорта В США основываются на следующих принципах:

- 1) **правда** как высшая цель исследования причин инцидентов в такой мере, что в ходе отдельных гражданских и уголовных разбирательств можно пользоваться протоколами допросов свидетелей катастрофы;
- 2) **мультиmodalность**, т.е. ведение исследований по всем видам угроз, в частности, во всех видах транспорта,
- 3) **независимость** от правительственной администрации и экономических организаций,
- 4) **отсутствие законодательной инициативы**, т.е. отделение научного исследования причины угрозы от политической ответственности за безопасность.

Вильям Хэддон младший также является автором модели предупредительных мероприятий, которая повсеместно применяется на практике, особенно в сфере страхования⁸. Эта модель учитывает взаимодействие:

- 1) трех факторов, расположенных в трех колонках: человек, техника, окружающая среда,

а также

- 2) трех фаз катастрофы: перед происшествием, во время происшествия, после происшествия.

	Human	Vehicle/Equipment	Physical Environment	Social/Economic
Pre-Crash	Poor vision or reaction time, alcohol, speeding, risk taking	Failed brakes, missing lights, lack of warning systems	Narrow shoulders, ill-timed signals	Cultural norms permitting speeding, red light running, DUI
Crash	Failure to wear seat belt	Malfunctioning seat belts, poorly engineered air bags	Poorly designed guardrails	Lack of vehicle design regulation
Post-Crash	High susceptibility, alcohol	Poorly designed fuel tanks	Poor emergency communication systems	Lack of support for EMS and trauma systems

⁶СВИДЛЕР Бэрри: *Международный анализ политики безопасности*. Доклад в рамках I семинара «Единая система безопасности транспорта» (г. Пултуск, 20-22 июня 2007 года.) /в:/ КРЫСТЕК Р.: (ред.) *Единая система безопасности транспорта*, с. 167. /в:/(поль.) KRYSTEK R.: (red.) *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu*. Tom III. Warszawa: Wyd. Komunikacji i Łączności, 2010. ISBN 978-83-206-1781-8.

⁷ХЭДДОН В.: *Основные стратегии избегания ущерба от угроз разного вида*. (англ.) HADDON W.: *The basic strategies for preventing damage from hazards of all kinds*. "Hazard Prevention" 1080;16:8-11.

⁸Всемирный доклад – *Мировая деятельность по вопросам предупреждения травматизма органов опорно-двигательной системы: итоги*, с. 5. (англ.) *World report on road traffic injury prevention: summary*. Geneva: World Health Organization, 2004. ISBN 92 4 159131 5; ВЕЛАНДЕР Г. - СВАНСТРОМ Л. - ЭКМАН Р.: *Продвижение безопасности-внедрение*, с. 17.(англ.) WELANDER Glenn, SVANSTRÖM Leif, EKMAN Robert: *Safety Promotion - and Introduction*. 2nd Revised edition. Stockholm: KarolinskaInstitutet 2004. ISBN 91-631-5638-5; ХЭДДОН В.: *Основные стратегии избегания ущерба от угроз разного вида*, с. 8-11. (англ.) HADDON W.: *The basic strategies for preventing damage from hazards of all kinds*. "Hazard Prevention" 1080;16:8-11; ХЭДДОН В.: *Профилактическая стратегия в медицине: пассивный или активный подход к уменьшению травматизма человека*. (англ.) HADDON W.: *Strategy in preventive medicine: passive vs. active approaches to reducing human wastage*. "Trauma" 1974;14, p. 353-354; ВЕЛАНДЕР Г. - СВАНСТРОМ Л. - ЭКМАН Р.: *Продвижение безопасности-внедрение*, с. 17.(англ.) WELANDER Glenn, SVANSTRÖM Leif, EKMAN Robert: *Safety Promotion - and Introduction*. 2nd Revised edition. Stockholm: KarolinskaInstitutet 2004. ISBN 91-631-5638-5.

Матрица очень полезна тем, что она представляет собой систему взаимодействующих факторов, дающих синергический эффект меньших последствий катастрофы. Каждый сегмент иллюстрирует одну из сфер, в которой могут быть предприняты пробы вмешательства с целью уменьшения количества источников ошибок и угроз, возникающих в дорожно-транспортном движении.

Например, левый верхний сегмент представляет водителя в период до аварии, и касается той сферы, где модификация поведения водителя может привести к снижению вероятности аварии. Сюда входит необходимость подбора соответствующих очков для корректировки зрения, отдых перед поездкой, отказ от алкогольных напитков для улучшения реакции, пристегивание ремней безопасности, ограничение скорости, осторожность в случае слабой видимости на дороге (есть ли впадина в луже воды?), осторожность и проба скольжения на дороге при первом снегопаде и т.п.

Левый средний сегмент касается поведения водителя во время аварии с целью уменьшения ее последствий, например, благодаря соответствующему расположению ног, прикрытию лица руками.

Левый нижний сегмент посвящен поведению после аварии - это спасение жизни, создание оптимальных условий для пострадавших, предотвращение возникновения вторичных угроз.

Средний верхний сегмент, представляющий автомобиль и оборудование в период до аварии, посвящен технической модификации в процессе проектирования и производства, которая была бы в состоянии снизить вероятность аварии или ограничить ее последствия – создание надлежащей зоны деформации, предохраняющей пространство, занимаемое водителем и пассажиром, оснащение ремнями безопасности, подушками безопасности, антиблокировочной системой, предотвращающей блокировку колес при торможении (Anti-LockBrakingSystem), другими системами безопасности и т.п. Согласно положениям законодательства Евросоюза, все новые модели автомобилей, появляющиеся на рынке с 1 ноября 2012 года, должны быть оснащены системой, дающей сигнал при слишком низком давлении воздуха в колесах. В скором времени такое же требование будет введено относительно устройства eCall, которое самостоятельно вызовет спасательные службы в случае аварии.

Средний сегмент касается поведения автомобиля и оборудования во время аварии с целью уменьшения ее последствий, например, путем соответствующего поглощения энергии зоной деформации и т.п. Компьютер в автомобиле может поправить во время столкновения натяжку ремней безопасности, закрыть открытые до этого окна, и даже поправить установку управляемых при помощи системы электроники сидений. Если столкновения удастся избежать, система самостоятельно вернется к изначальным установкам. Так происходит в частности в Ауди (Pre-Sense), Фольксвагене (ProactiveOccupantProtection), Хонде (CMBS) и Мерседесе (PRE-SAFE).

Средний нижний сегмент посвящен ситуации автомобиля после столкновения, и рассматривает вопросы облегчения доступа к пострадавшим, заблокированным в автомобиле; самостоятельного освобождения заблокированного водителя или пассажиров, перекрытия поступления горючего для предотвращения самовозгорания, локализации отдельных элементов систем безопасности, имеющих влияние на безопасность пребывающих внутри средства передвижения после столкновения или же на безопасность спасателей и т.п. (ProgramCrashRecoverySystem).

Правый сегмент, представляющий окружающую среду, можно разделить на две части: физическая и социально-экономическая окружающая среда.

Правый верхний сегмент, представляющий физическую окружающую среду на этапе до аварии, касается надлежащего устройства дороги и технических характеристик

покрытия проезжей части, вырубки деревьев или пересаживания молодых деревьев подальше от проезжей части и т.п.

Средний сегмент касается физической окружающей среды во время происшествия: это соответствующие барьеры для предотвращения столкновения со средством передвижения, едущим напротив, ликвидация деревьев, других препятствий, усугубляющие последствия аварии при съезде автомобиля с проезжей полосы.

Средний нижний сегмент касается физической окружающей среды после происшествия, облегчающей доступ спасательных служб к потерпевшим и т.п.

Правый верхний сегмент, представляющий социальную окружающую среду в период до аварии затрагивает вопросы надлежащего образования, которое должно вести к общественному неприятию типов поведения, провоцирующих угрозы в дорожно-транспортном движении (например, никакой толерантности по отношению к сумасшедшей езде на мотоцикле, езде нетрезвых водителей и т.п.).

Правый сегмент посвящен поведению окружающих во время аварии, например вовлеченности в оказание первой помощи до прибытия врачей, вызову службы спасения, отрицательному отношению к поведению зевак, а также фотографированию происшествий, что является нарушением конфиденциальности пострадавших лиц и т.д.

Правый нижний сегмент представляет общественность после происшествия, она своим поведением может помочь в восстановлении психического равновесия пострадавших, предотвращении кражи на месте происшествия, проведении правильных выводов в связи с произошедшим, и т.д.⁹

Эта классификация превентивных действий с одной стороны предусматривает активное участие лица, принимающего решение о воплощении в жизнь возможной процедуры или же использовании технического оборудования, например, пристегивании ремнями безопасности в автомобиле, ограничении скорости, торможении без скольжения, удерживании надлежащего отступа по отношению к едущему впереди транспортному средству и т.п. С другой стороны, классификация предусматривает также пассивные средства (то есть не зависящие от решения, принимаемого субъектом в конкретной ситуации), например, подушки безопасности в автомобиле, антиблокировочную тормозную систему.

Хэддон подчеркивает, что, хотя существующие три уровня представляют этапы перед, во время и после происшествия, действия, предпринимаемые в этих ситуациях, должны планироваться гораздо ранее. Действия перед происшествием призваны предотвратить аварию, а в масштабе всего общества – уменьшить число таких происшествий. Действия, планирующиеся для этапа происшествия, не в состоянии позволить избежать аварии, но они способствуют уменьшению числа пострадавших, а также уменьшению масштабов травматизма. Также действия, планируемые для этапа после происшествия, не способны привести к тому, чтобы избежать аварии; они также не изменяют масштабов травматизма, являющегося непосредственным следствием аварии, но могут спасти жизни, создать оптимальные для пострадавших условия и предотвратить возникновение вторичного ущерба.

Преимуществом матрицы Хэддона является то, что она помогает осознать необходимость заранее планируемых действий по всем 9-ти (или 12-ти) сегментам, а также необходимость сотрудничества всех лиц и организаций, действующих в каждом сегменте.

⁹ В 2011 г. в Польше показатель количества жертв со смертельным исходом на 1 млн. населения Польши составлял 110. Риск потери жизни на польских дорогах вдвое выше, чем в среднем в Европе, и втрое выше, чем в Швеции или в Голландии. В Польше была принята Национальная программа безопасности дорожно-транспортного движения на 2013-2020 годы, но в ней не учтены все факторы матрицы Хэддона. *Национальная программа безопасности дорожно-транспортного движения 2013-2020*. Варшава: Национальный совет по безопасности движения, 2013.

Такая матрица применяется страховыми компаниями для контроля применения мер предосторожности застрахованным лицом. Она также является очень полезным и эффективным инструментом для того, чтобы проследить, где и когда лучше всего вмешаться и приложить усилия с целью улучшения эпидемиологической ситуации или же безопасности дорожно-транспортного движения. Матрица с видоизменениями повсеместно применяется начиная с 60-х годов XX ст. для популяризации активного и безопасного способа жизни, особенно Каролинским институтом в Швеции, одним из самых больших европейских ВУЗов, занимающихся проблемами безопасности.

В Восточной Европе, первые публикации в области наук о безопасности появились после 1989 года, что объясняется появлением новых потребностей и ожиданий – а также условий – формирующихся в результате революционных изменений в социально-политических строях Европы. Создание на конференции в Кракове в 2000 году независимого от правительственной администрации Общества наук о безопасности, объединяющего представителей различных дисциплин и исследовательских течений наук о безопасности, философии безопасности, культуры безопасности, гражданской безопасности, полицейских наук, безопасности жизнедеятельности, изучения безопасности и т.п. Предметом научных интересов снова стал человек и создаваемые им общественные группы, а не только государство и власть в этом государстве. Исследователи, занимающиеся вопросом безопасности с позиции *секьюритологии*, в центр своего внимания поставили человека, его потребности и исповедуемые им ценности¹⁰.

Развитие исследовательских методов и появление новых возможностей всегда вызывает опасение у тех людей, которые не понимают научных принципов и сами по себе являются недоверчивыми (например, в университете г. Брно), но дискуссия и новый подход способствуют развитию науки и разработке практических решений. В последние годы мы можем наблюдать стремительное развитие исследовательских методов в большинстве научных дисциплин. В некоторых дисциплинах даже специалисты не всегда успевают овладевать новыми теориями и новыми практическими методами.

Влияние угроз рассматривается фундаментальными и прикладными, теоретическими и практическими науками – это обусловлено свойствами безопасности как предмета исследования, фактом, что безопасность обусловлена многими объективными и субъективными, внутренними и внешними, абстрактными и конкретными, потенциальными и реальными, конструктивными и деструктивными, статическими и динамическими факторами, которые тесно взаимосвязаны.

В науках о безопасности существуют общие правила научного исследования, а развитие секьюритологии происходит путем внедрения достижений, зачерпнутых из разных дисциплин и областей, исследующих различные аспекты человеческой безопасности. В связи с проблемами современного общества, в мире установилась такая ситуация, которая сама по себе создает опасность для его дальнейшего существования и формирует спираль угроз. Спасение от катастрофы невозможно без учета последних достижений наук о безопасности.

Тот факт, что безопасность как объект исследования имеет многопрофильный и междисциплинарный характер, указывает на необходимость пересечения границ между научными областями и дисциплинами, а также возможность использования методологических и теоретических достижений других наук: философии, психологии,

¹⁰КОЖЕНЬСКИ Л.Ф. *Секьюритология. Наука о безопасности человека и общественных организаций*, с. 32. (поль.) KORZENIOWSKI L.F. *Securitologia. Nauka o bezpieczeństwie człowieka i organizacji społecznych*. Kraków: EAS 2008, s. 32. ISBN 978-83-925072-1-5 доступна с: <http://www.sbc.org.pl/dlibra/doccontent?id=13871&dirids=66>; КОЖЕНЬСКИЙ Л.Ф.: *Основания наук о безопасности*, с. 51. (поль.) KORZENIOWSKI L.F.: *Podstawy nauk o bezpieczeństwie*. Warszawa: Difin, 2012, s. 51. ISBN 978-83-7641-518-5.

социологии, истории, экономических, политических и юридических наук, наук о физической культуре, а в некоторых вопросах – естественных, аграрных наук, лесного хозяйства, горнодобывающей отрасли, медицинских, военных, педагогических и даже богословских и искусствоведческих наук.

Использование методологии различных наук не означает бессмысленного копирования достижений этих наук и присвоения себе их результатов. Использование различных научных методов и пересечение границ между ними является обычным явлением современной науки, которая многократно рассматривает издавна известные явления, пытаясь понять их заново. Таким образом развивались не вызывающие сегодня сомнений науки об управлении, экономическая психология, биофизика, астрофизика и многие другие.

Безопасность как предмет научных исследований, холистический и диалектический подход, пересечение границ, многопрофильность и применение методологии различных наук (как это принято в науках об управлении) становится основой индивидуальности наук о безопасности. Соблюдение или несоблюдение этих правил становится критерием различия между тем, что является, и тем, что не является *секьюритологией*.

Такой методологический подход означает признание существования неразрывной связи между психосоциальными, экономическими, техническими, производственными и другими аспектами человеческого развития и деятельности организаций, которые являются предметом научных исследований наук о безопасности, что ведет к новому синтезу и оригинальным решениям.

Исследователи общественного здоровья из Университета в Каролине (Стокгольм, Швеция) в методологии исследования угроз и продвижения безопасности (здоровья) учитывают подход:

1. Монофакторный (один фактор как напр. применение ремней безопасности или датчика дыма).
2. Мультифакторный (много факторов безопасности одновременно).
3. Холистический (целостное улучшение уровня безопасности).

Холистический подход дает возможность открыть новые свойства организованных систем взаимозависимых элементов, что может вызвать синергический эффект (оцениваемый конструктивно или деструктивно). (Холизм - убеждение, что целостность является чем-то большим чем сумма элементов, из которых она состоит. Синергия заключается в том, что взаимодействующие элементы дают общий результат, который превышает сумму результатов действия каждого отдельно взятого элемента).

Подытоживая, программной методологической основой секьюритологии является одновременно¹¹:

- а) безопасность человека и общественных организаций как предмет исследований,
- б) диалектический и холистический подход, а также системный анализ,
- в) преодоление границ между научными дисциплинами,
- г) применением методологических и теоретических достижений других наук.

Принципиальным был бы также вопрос о формальном статусе *секьюритологии*: является ли она научной или скорее всего практической дисциплиной? И если практической, то имеет ли научный характер?

Секьюритология относится к практическим наукам, которые с позиции науки рассматривают возможность снижения уровня угроз для существования, развития и нормальной жизнедеятельности человека и общественных организаций¹².

¹¹ КОЖЕНЬОВСКИЙ Л. Ф.: *Секьюритологи. Наука о безопасности человека и общественных организаций*. (поль.) KORZENIOWSKI L.F. *Securitologia. Nauka o bezpieczeństwie człowieka i organizacji społecznych*. Kraków: EAS 2008, s. 49. ISBN 978-83-925072-1-5 dostępna z: <http://www.sbc.org.pl/dlibra/doccontent?id=13871&dirids=66>; KORZENIOWSKI L.F.: *Podstawy nauk o bezpieczeństwie*. Warszawa: Difin, 2012, s. 72. ISBN 978-83-7641-518-5.

Формально науки о безопасности как научная дисциплина были зарегистрированы в 2011 г.в области общественных наук наряду с науками об обороноспособности, науками о средствах массовой информации, политическими науками, науками об общественной политике, науками о познании и социальных коммуникациях, педагогикой, психологией, социологией¹³.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] ВЕЛЯНДЕР Г. - СВАНСТРОМ Л. - ЭКМАН Р.: Продвижение безопасности-ивнедрение, с. 17.(англ.) WELANDER Glenn, SVANSTRÖM Leif, EKMAN Robert: Safety Promotion - and Introduction. 2nd Revised edition. Stockholm: KarolinskaInstitutet 2004. ISBN 91-631-5638-5.

[2] Всемирный доклад – Мировая деятельность по вопросам предупреждения травматизма органов опорно-двигательной системы: итоги, с. 5. (англ.)World report on road traffic injury prevention:summary. Geneva: World Health Organization, 2004. ISBN 92 4 159131 5.

[3] ЗУЛТАШЕК Юзеф: Основы организации службы безопасности. (поль.) U podstaw organizacji służby bezpieczeństwa. Warszawa: Główna Drukarnia Wojskowa, 1930.

[4] ЗУЛТАШЕК Юзеф: Основы организации службы безопасности. (поль.) U podstaw organizacji służby bezpieczeństwa. "Przegląd Organizacji" 1930, number 5, s. 103-108

[5] ЗУЛТАШЕК Юзеф: О методе организации служб безопасности.(поль.) O metodzie organizacji służby bezpieczeństwa. "Przegląd Organizacji" 1931, number 3, s. 101-103.

[6] ЗУЛТАШЕК Юзеф: Научная организация безопасности.(поль.) Naukowa organizacja bezpieczeństwa. "Przegląd Organizacji" 1931, number 6, s. 245-254.

[7] ЗУЛТАШЕК Юзеф: Общие замечания и план проекта организации полиции.(поль.)Uwagi ogólne i zarys projektu organizacji Policji. "Przegląd Organizacji" 1932, № 7-8, с. 272-275 и № 9, с. 332-327.

[8] КОЗДРОВСКИЙ Станислав:Очерк теории безопасности с точки зрения инспектора Юзефа Зулташка, с. 98./в/ КОЗДРОВСКИЙ Станислав, УРБАНЕК Андрей:Размышления о безопасности.(поль.)KOZDROWSKI Stanisław: Zarys teorii bezpieczeństwa w ujęciu inspektora Józefa Żółtaszka. /in:/ KOZDROWSKI Stanisław, URBANEK Andrzej: (red.) Refleksje nad bezpieczeństwem. Słupsk - Kraków: Katedra Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Pomorskiej w Słupsku, European Association for Security w Krakowie, 2011, s. 95-110. ISBN 978-83-61645-80-1.

[9] КОЖЭНЁВСКИ Л.Ф. Секюритология. Наука о безопасности человека и общественных организаций. (поль.) KORZENIOWSKI L.F. Securitologia. Nauka o bezpieczeństwie człowieka i organizacji społecznych. Kraków: EAS 2008. ISBN 978-83-925072-1-5 доступна с: <http://www.sbc.org.pl/dlibra/doccontent?id=13871&dirids=66>.

[10] КОЖЕНЁВСЬКИ Л.Ф.: Основания наук о безопасности. (поль.) KORZENIOWSKI L.F: Podstawy nauk o bezpieczeństwie. Warszawa: Difin, 2012. ISBN 978-83-7641-518-5.

¹²КОЖЭНЁВСКИ Л.Ф. Секюритология. Наука о безопасности человека и общественных организаций, с. 50. (поль.) KORZENIOWSKI L.F. Securitologia. Nauka o bezpieczeństwie człowieka i organizacji społecznych. Kraków: EAS 2008, s. 50. ISBN 978-83-925072-1-5

доступна с: <http://www.sbc.org.pl/dlibra/doccontent?id=13871&dirids=66>

КОЖЕНЁВСЬКИ Л.Ф.:Основания наук о безопасности, с. 73.(поль.)KORZENIOWSKI L.F: Podstawy nauk o bezpieczeństwie. Warszawa: Difin, 2012, s. 73. ISBN 978-83-7641-518-5.

¹³Распоряжение Министра науки и высшего образования от 8 августа 2011 г. о сферах знаний, областях науки и искусства, научных и искусствоведческих дисциплинах(Вестник Законов № 179 поз. 1065

[11] Национальная программа безопасности дорожно-транспортного движения 2013-2020. Варшава: Национальный совет по безопасности движения, 2013.

[12] Распоряжение Министра науки и высшего образования от 8 августа 2011 г. о сферах знаний, областях науки и искусства, научных и искусствоведческих дисциплинах (Вестник Законов № 179 поз. 1065)

[13] СВІДЛЕР Бэрри: Международный анализ политики безопасности. Доклад в рамках I семинара «Единая система безопасности транспорта» (г. Пултуск, 20-22 июня 2007 года.) /в:/ КРЫСТЕК Р.: (ред.) Единая система безопасности транспорта, с. 167. /в:/(поль.) KRYSTEK R.: (red.) Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. Tom III. Warszawa: Wyd. Komunikacji i Łączności, 2010. ISBN 978-83-206-1781-8.

[14] ХЭДДОН В.: Основные стратегии избегания ущерба от угроз разного вида.(англ.) HADDON W.: The basic strategies for preventing damage from hazards of all kinds. "Hazard Prevention" 1080;16:8-11.

[15] ХЭДДОН В.: Превентивная стратегия в медицине: пассивный или активный подход к уменьшению травматизма человека.(англ.) HADDON W.: Strategy in preventive medicine: passive vs. active approaches to reducing human wastage. "Trauma" 1974;14, p. 353-354

TRANSPORT SECURITY IN THE CONCEPT OF WILLIAM HADDON

Leshek Korzeniowski

lfk@eas.info.pl

*EUROPEAN ASSOCIATION for SECURITY, Krakov,
POLSHA*

Key words: *safety, transport, model, concept, William Haddon*

Abstract: *Safety is a condition associated with the absence of, generally speaking, of a hazard.*

This article will examine the concept of William Haddon specifically earmarked for transport. Will examine the basic principles of safety in transport. Will provide practical spaces for science "Safety."