L.N. MITHILA UNIVERSITY
DARBHANGA (BIHAR)
B.A PART- III
Psychology (Honours)
B.A PAPER- (VI)
TOPIC- Accident Proneness

Dr. Pramod Kumar Sahu.
Assist- Professor.
Guest- Teacher.
V.S.J. college- Rajnagar
MADHUBANI (BIHAR)
pramod kumar sbq 2018 @ gmail.com.

दुर्घटना-प्रवणता (accident proneness) के संप्रत्यय (concept) की उत्पत्ति कुछ वैसे अध्ययनों से हुई है जिसमें व्यक्ति के शीलगुणों एवं दुर्घटना के बीच में एक संबंध होने पर बल डाला गया है। दुर्घटना-प्रवणता का संप्रत्यय यह बताता है कि कुछ कर्मचारी अपने विशिष्ट शीलगुणों के कारण अन्य कर्मचारियों, जिनमें वैसे शीलगुण नहीं होते हैं, अधिक दुर्घटना करते हैं। या उनसे दुर्घटना होने की संभावना अधिक रहती है। वारेन मिथ ने दुर्घटना प्रवणता को इन शब्दों में परिभाषित किया है कुछ व्यक्तियों द्वारा अन्य व्यक्तियों की अपेक्षा अधिक दुर्घटना होती है क्योंकि उनमें दुर्घटना के प्रति एक आन्तरिक मनोवैज्ञानिक झुकाव पाया जाता है। या उनकी मनोवृत्ति या दृष्टिकोण में अपसामान्य परिवर्तन होते हैं जिससे उस परिस्थिति जिसमें दुर्घटना हो सकती है, के उत्पन्न होने पर अधिक से अधिक दुर्घटना-प्रवणता की संभावना हो जाती है। स्पष्ट है कि दुर्घटना-प्रवणता मानव-व्यवहार के बारे में एक ऐसा प्राक्कल्पना (hypothesis) है जो यह कहता है कि दुर्घटना-व्यवहार एक आकस्मिक घटना नहीं है बल्कि यह संगत विशेषता है। जिसके बारे में पूर्वकथन किया जा सकता है। क्योंकि यह व्यक्तिगत कारकों से संचालित होता है। दुर्घटना के उत्पन्न होने में औद्योगिक कारक तथा व्यक्तिगत कारक दोनों का ही योगदान होता है। परन्तु जो लोग दुर्घटना-प्रवणता के संप्रत्यय में विश्वास रखते हैं उनका मत है कि दुर्घटना होने में व्यक्तिगत कारकों की भूमिका अधिक होती है।

दुर्घटना-प्रवणता के अस्तित्व को कई सांख्यिकीय अध्ययनों से दिखलाया गया है। जिसमें कर्मचारियों द्वारा किए गए दुर्घटनाओं का विश्लेषण किया गया है। सबसे पहला ऐसा अध्ययन ग्रीनवुड एवं उड द्वारा किया गया जो काफी महत्वपूर्ण था। इस अध्ययन में निम्नलिखित तीन तरह की प्राक्कल्पनाओं की जाँच की गई।

(1) पहली प्राक्कल्पना (hypothesis) यह थी कि दुर्घटना

में व्यक्तिगत कारकों की कोई विशिष्ट भूमिका नहीं होती है और दुर्घटना का कारण मात्र संयोग होता है।

(ii) दूसरी प्राक्कल्पना यह थी कि कार्यकर्ताओं का एक ऐसा समूह जिसके सभी सदस्यों द्वारा दुर्घटना किए जाने की संभावना बराबर-बराबर है। तथा सभी के पास समान रहती है। जो जिन कार्यकर्ताओं द्वारा एक बार दुर्घटना हो जाती है। भविष्य में भी ऐसे कार्यकर्ताओं द्वारा अधिक दुर्घटना होने की संभावना बनी रहती है।

(iii) तीसरी प्राक्कल्पना यह थी कि कुछ कार्यकर्ताओं में अन्य कार्यकर्ताओं की अपेक्षा दुर्घटना करने के लिए आंतरिक रूप से अधिक झुकाव पाया जाता है।

ग्रीनवुड एवं वुड्स ने विभिन्न औद्योगिक संस्थानों में होनेवाली दुर्घटनाओं का एक रिकॉर्ड तैयार किया। परिणाम में उन्होंने तीसरी प्राक्कल्पना को वैध होने के पक्ष में सबूत पाया जबकि प्रथम दो प्राक्कल्पनाओं के पक्ष में कोई ठोस प्रमाण नहीं पाया गया, यही अध्ययन से दुर्घटना-प्रवणता से था।

दुर्घटना-प्रवणता के सिद्धांत की कुछ पूर्वकल्पनाएं हैं जिनमें निम्नांकित प्रमुख हैं।

(i) कुछ एक व्यक्तियों या कार्यकर्ताओं द्वारा कुल दुर्घटना की अधिकतर प्रतिशत दुर्घटनाएं की जाती है।

(ii) दुर्घटना-प्रवण कार्यकर्ताओं को चाहे जिस किसी भी परिस्थिति में क्यों न कार्य करने दिया जाए, उनसे दुर्घटना होती है।

(iii) एक समूह के सभी कार्यकर्ताओं में समान कार्य किए जाने पर समान संख्या में दुर्घटना होने की उम्मीद होती है परंतु जब यह प्रत्याशा से विपरीत-विचलन होती है तो परंतु जब यह प्रत्याशा से ~~किस~~ किसी तरह का विचलन होता है, तो उसका कारण दुर्घटना-प्रवणता माना जाता है।

यद्यपि दुर्घटना-प्रवणता सिद्धांत के समर्थक काफी कम नहीं, परन्तु यह सिद्धांत की विश्वसनीयता तथा निश्चितता अभी वर्तमान करीब समाप्त हो चुकी है। क्योंकि इसकी आलोचनाओं के रूप में कई तरह के तर्क प्रस्तुत किए गए हैं। यह सिद्धांत की कुछ प्रमुख आलोचनाएं निम्नलिखित हैं

(i) आर्बोस तथा केरिक तथा मैरि का मत है कि कुछ कार्यकर्ता मात्र किसी खास तरह की परिस्थिति में दुर्घटना अधिक होती है। इसका मतलब यह हुआ कि दुर्घटना-प्रवणता की संभावना विशेष परिस्थिति में होती है, न कि यह सभी परिस्थितियों में पाई जानेवाली एक सामान्य प्रवृत्ति है।

(ii) दुर्घटना-प्रवणता सिद्धांत के समर्थकों का यह दावा है कि अधिक दुर्घटना करनेवाले कार्यकर्ताओं की विशेषताएं कम दुर्घटना करनेवाले कार्यकर्ताओं की विशेषताओं से भिन्न होती है। इस तथ्य की पुष्टि कई अध्ययनों में नहीं हो पाई है। जिससे दुर्घटना-प्रवणता का सिद्धांत अपने-आप कमजोर पड़ जाता है।

(iii) किर्कनर (Kirchner) ने अपने अध्ययन के आधार पर यह बतलाया है कि दुर्घटना-प्रवणता सिद्धांत की तीन पूर्वकल्पनाएं हैं। ये सब प्रयोगात्मक रूप से पुष्ट नहीं हैं। इससे भी दुर्घटना प्रवणता का सिद्धांत कमजोर पड़ जाता है।

इन आलोचनाओं के बावजूद यह कहा जा सकता है कि यद्यपि दुर्घटना-प्रवणता के स्वरूप को स्पष्ट रूप से परिभाषित नहीं किया जा सका है, तथा इसके विभिन्न एवं महत्वपूर्ण तत्वों की पहचान करने में अभी भी पूर्ण सफलता नहीं मिल पाई है। फिर भी यह एक सिद्धांत की अवधारणा है। इसका अपना अस्तित्व है। जिसके प्रति औद्योगिक मनोवैज्ञानिक एवं व्यवस्थापक दोनों ही जागरूक हैं।

दुर्घटना पुनरावृत्ति की व्याख्या करते हुए यह कहा गया है कि ज्यादातर औद्योगिक दुर्घटनाएं कुछ ही कार्यकर्ताओं के साथ होती हैं अपने विशिष्ट व्यक्तित्व गठन एवं मनोदैहिक शक्ति के कारण ऐसे लोगों द्वारा ही अधिक बार-बार दुर्घटनाओं के शिकार होते हैं। ऐसे व्यक्तियों को दुर्घटना उन्मुख कहा जाता है और इस विशिष्टता को दुर्घटना पुनरावृत्ति की संज्ञा दी जाती है।

थकान का सीधा प्रभाव औद्योगिक उत्पादन एवं कार्यकुशलता पर पड़ता है। थकान क्या है, सबसे सामान्यतः कार्य के लिए एक व्यावहारिक अर्थ माना गया है। स्पष्ट तब थकान वे लक्षणों एवं सिथी स्थिति से होती है जिसमें कामगारों की आगे काम करने की क्षमता में कमी पाई जाती है और यह कमी की कारण उनकी पिछली क्रियाएँ ही होती है। थकान से लक्षण कार्य जहाँ लगातार उत्पादन को किया कर रही थी जितना कि वह कर सकती थी के परिणाम स्वरूप आगे काम करने की न्यूनीकृत क्षमता से होता है। यह प्रकार स्वयं मानसिक एवं दैहिक तथ्यों विशेषताएँ तथा नीरसता एवं विरसता की भावनाएँ भी सम्मिलित होती है।

कार्य करने की क्षमता में कमी को थकान कहा जाता है। थकान के तीन पहलू होते हैं शारीरिक, दैहिक अवस्था तथा उत्साह की कमी का भाव

Dr. Pramod Kumar Sahu,
Date - 23/07/2020

Scanned with CamScanner