

Сокол А.О.

ВПЛИВ ТРИВАЛОСТІ РЕЙСУ НА ПСИХОЕМОЦІЙНИЙ СТАН ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ СУДНА

Головна ідея статті полягає у необхідності звернути увагу на складну професію моряка, яка стає в рази складнішою під впливом зовнішніх чинників, які впливають на психоемоційний стан фахівця. Данна проблема лишається актуальною у зв'язку з постійними змінами у морській транспортній галузі. З одного боку моряк повинен працювати задля забезпечення родини і довший час перебування в рейсі – краще для матеріального статку родини. З іншого боку, довший час перебування у рейсі дається взнаки на психоемоційному стані і здоров'ї моряка. Останній час здоров'ю моряка, як психологічному так і фізичному приділяють велику увагу. Психологічні проблеми пов'язані з морською галуззю розглядаються як роботодавцем так і крютинговими компаніями, які направляють свої дії у бік покращення життя та діяльності моряка на судні: спортивні зали, стан кают, відповідне харчування. Покращення побуту на судні наближує перебування на ньому до домашніх умов і, тим самим, віддаляє порушення психоемоційного стану та погіршення здоров'я моряка.

Ключові слова: психоемоційний стан, перевтома, стрес, час рейсу, людський фактор, саморегуляція.

Постановка проблеми. Моряк – професія, яка вимагає високої сконцентрованості, відповідальності, уважності, психологічної стійкості та фізичної витривалості. Робота моряка – це високий рівень відповідальності з метою забезпечити безпеку всієї команди, судна і вантажу. Однією з важливих професійних якостей моряка це можливість швидкого реагування під час виникнення надзвичайних ситуацій, здатність не втратити здоровий глузд, стресостійкість, чітке виконання дії по тривозі, відповідно до Міжнародної конвенції та Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти (Розділ А-VI/1-1, АVI/1-2, АVI/1-3, АVI/1-4 Міжнародної конвенції ПДНВ-78/95/10) [1] спираючись на IMO Model Course 1.19 «Personal Survival Techniques» [2], IMO Model Course 1.20 «Fire Prevention and Fire Fighting» [3], IMO Model Course 1.13 «Elementary First Aid» [4], IMO Model Course 1.21 «Personal Safety and Social Responsibilities» [5].

Для забезпечення якісної роботи, необхідно враховувати соціально-психологічний стан моряка на який впливають: замкнутий простір, довгі переходи, невелике й обмежене коло людей, качка, одноманітна картина навколишнього середовища, а також, до цього треба додати ще такий фактор, як тривалість знаходження моряка у рейсі.

На теперішній час тривалість більшості контрактів моряків становить чотири плюс мінус два місяці, але, у зв'язку з усілякими непередбаченими ситуаціями(не можливість замінити, не заходження у необхідні порти, пандемія COVID-19, спричиненою коронавірусом SARS-CoV-2 і таке інше) рейс може тривати необмежений проміжок часу (до тринадцяти місяців у відповідності до Конвенції 2006 року про працю у морському судноплаванні з поправками [6]). Аналіз контрактів моряків щодо часу перебування на судні показує, що судовласник майже ніколи не виконують частину контракту щодо зменшення тривалості рейсу, а, навпаки, намагається зробити так, щоб моряк якомога довше залишався на судні. І той факт, що моряк достовірно не знає скільки він буде

перебувати у рейсі також негативно впливає на його психологічний стан. Аналіз психологічного стану моряка, щодо тривалості рейсу показав, що контракти тривалістю шість місяців можна поділити на три періоди: перші два місяці моряк старанно виконує свої обов'язки, наступні два місяці – просто працює, останні два місяці – чекає на заміну. У результаті виконання повсякденних обов'язків через 2-3 місяці в моряка настає втома, тобто тимчасове зниження працездатності та погіршення функціонального стану організму. Боротьба з втомою – відпочинок. Регулярне заняття спортом, хобі збільшують час до настання втоми. Організму моряка потрібне відновлення, короткотривалий відпочинок, зміна виду праці – рибалка, звільнення у місто, зміна обстановки тощо. Якщо відпочинок між навантаженнями не дозволяє повністю завершити процес відновлення, втома може накопичуватися та перейти у патологічний стан – перевтома. Перевтома призводить до неякісного виконання службових обов'язків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Аналіз літератури показує, що проблема психологічного стану моряків розглянута не повністю і потребує більш детального вивчення. Серед робіт, які перетинаються з метою даної статті, можна виділити наступні.

У роботі Г.С. Криворотько [7] зазначено, що у моряків, особливо у тих які знаходяться у тривалих плаваннях, простежуються зміни показників, які характеризують силу процесів збудження і гальмування, їх рухомість, точність реагування на подразники, величину порогових сприймань, а також пам'яті, уваги і мислення. В умовах плавання відбуваються різнобічні зміни функцій організму, які є інтегральною характеристикою впливу на умови життєдіяльності моряків, інтенсивності професійної діяльності та її специфічних особливостей.

О.А. Істоміна [8] звертає увагу на те, що на людський фактор членів екіпажу впливає не тільки довжина рейсу, а також і кількість портів, різноманітність морів, величина пережитих штормів, кількість людей на борту.

У статті О.П. Безлуцька [9] зазначає, що незадоволення, втома, стрес, агресія значно впливають на поведінку екіпажу на судні під час виконання професійної діяльності, яка з часом переходить в стан монотонної.

Poulsen, T.R. [6] описано дослідження моряків протягом чотирьох місяців під час перебування в морі. Результати проекту MARTHA показали, що випадки втоми та стресу екіпажу збільшуються зі збільшенням тривалості рейсу, а мотивація зменшується.

У статті «183 дні самотності», що опублікована у журналі The Maritime Telegraph Морська Правда за 2017 рік [10] наводяться результати соціологічного дослідження, які показують що однією з небезпечних професій є професія моряка. Наявна статистика самогубств серед моряків вимагає від фахівців галузі запровадження кардинально нових стратегій, оскільки режим роботи, віддаленість від близьких, ізоляція, ризик отримання травм піддають моряків такій напрузі, що іноді людська психіка не може впоратися з цим самотійно.

У медичному посібнику для моряків, під редакцією професора А.І. Гоженко [11], описується психологічна саморегуляція, як управління психологічним станом у рейсі, та зменшує розвиток ризику стресу для моряків.

Мета статті проаналізувати взаємозв'язок тривалості рейсу та психологічного стану і здоров'я моряків, з'ясувати ймовірність настання надзвичайних ситуацій у залежності від тривалості рейсу; запропонувати рекомендації щодо поведінки під час довгих рейсів.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Професійна діяльність моряків вимагає повсякчас бути готовими до рятування і виживання на морі, успішність чого безпосередньо пов'язано з людським фактором. Складовими людського фактору моряка є:

- професіоналізм і компетентність;

- фізичні якості;
- психологічні якості.

Показники людського фактору наведено у схемі 1.

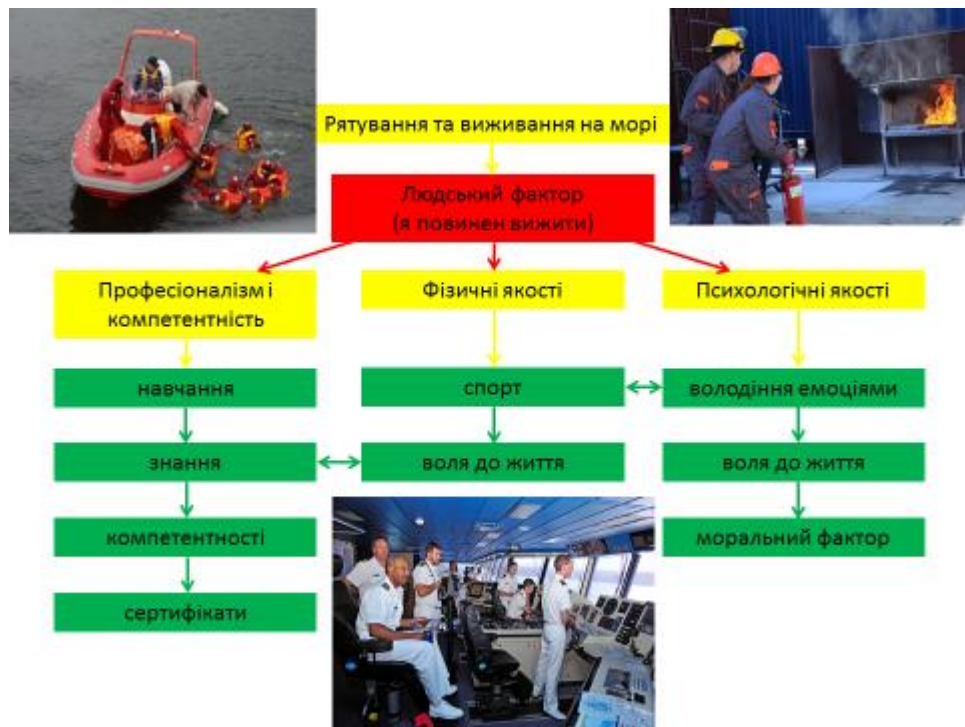


Схема 1. Показники людського фактору

Психологічні якості особистості тісно пов'язані з професіональними якостями фахівців транспортної галузі. Протягом тривалих рейсів у моряків може почати погіршуватися самопочуття, психічний і фізичний стан здоров'я, в наслідок чого у моряк може увійти у депресивний стан.

Під час спілкування з моряками, які перебувають у довгих рейсах, було з'ясовано, що чим довше моряк перебуває в рейсі, тим більше йде навантаження на організм і тим сильніше буде відчуватися негативне ставлення до членів екіпажу. Який же час проведений у рейсі є компромісом між якісним виконанням роботи та станом здоров'я моряка? Це дуже складне питання, відповідь на яке залежить від типу особистості моряка.

Аналіз аварій та інцидентів на морі, що сталися за останні 30 років, змусив міжнародне морське співтовариство поступово відійти від одностороннього підходу, сфокусованого на технічних вимогах до конструкції та обладнання судна, та звернути увагу на той підхід, який намагається визнавати роль людського фактору у безпеці на морі, і все частіше звертається щодо нього у межах всієї морської галузі. Цей аналіз загального характеру виявив, що майже у всіх аваріях та інцидентах на морі, за умови участі людини у всіх аспектах діяльності (проекування, виготовлення, управління, експлуатацію, технічне обслуговування, ремонт) присутній людський фактор. Число аварійних випадків, пов'язаних із людським фактором, знаходиться у межах 70-80% [12]. Виходячи з цього Міжнародна морська організація у Міжнародному кодексі з розслідування нещасних випадків (Резолюція А.884(21)), Поправки к Кодексу по расследованию морских аварий и инцидентов (Резолюция А.849(20)) [13] приділяє увагу розслідуванню нещасних випадків пов'язаних з людським фактором, який пов'язаний з великими фізичними та соціально-психологічними навантаженнями на моряка.

Головним є соціально-психологічне навантаження, яке є наслідком довготривалого відриву від сім'ї, друзів та інших соціальних структур. Ці контакти є важливим ресурсом

для зменшення та компенсації стресу, пов'язаного з тяжкою фізичною працею моряка. Можливості зв'язку з соціумом, які обмежені перебуванням на борту судна й обмежені в часі не можуть належним чином задовольнити комунікаційні потреби багатьох моряків. У зв'язку з тим, що сьогодні екіпажі суден полікультурні, мовні труднощі часто створюють додаткові бар'єри спілкування на борту, що може призвести до ізоляції та самотності членів екіпажу. Також варто враховувати вплив фактів макро- і мікросередовища, які також мають вплив на самопочутті моряка. До факторів мікросередовища необхідно відносити освітлення приміщення, шуми, електромагнітні випромінювання, забрудненість повітря – все це залежить від типу судна і рівня його експлуатації, а також санітарно-гігієнічних норм[8].

До макрофакторів, що впливають на стан людини відносять: перепади температур, качку, тайфуни, нерівномірний розподіл обов'язків, зміна часових поясів[8]. Через обмежений простір і втрати соціальних ролей та соціальних зв'язків у моряка може виникати туга, депресія і як наслідок низька продуктивність праці. Соціальна ізоляція сильно впливає на психоемоційний стан членів екіпажу. З одного боку, через обмеженість простору і постійне спілкування з обмеженим колом осіб, у моряків може виникати відчуття насильницького спілкування і, як наслідок, навмисне відсторонення від інших членів екіпажу з бажанням побути ізольованим і мати особистий простір.

Екіпаж часто ділиться на маленькі мікрогрупи від 2 до 10 осіб в кожній. Ділення відбувається по професійним або особистісним інтересам. Моряк, який не потрапив в таку мікрогрупу стає самітником, така ситуація може тиснути морально на нього, спонукаючи, закритися психологічно від інших колег, що викликає велику кількість проблем у взаємодії між членами екіпажу. Як результат зростає тривожність, природу якої описано у роботі [8].

Одночасно, на малих суднах, що використовуються поблизу берега та з високою частотою портів, на борту виникає додаткове навантаження через нерегулярний, часто подовжений робочий час. На сьогоднішній день скорочується численність екіпажу, що призводить до збільшення навантаження на моряка, скорочується можливість виходу моряка у портах.

Більшість моряків (61%) вважають, що вони більше втомлюються в кінці рейсу, ніж на початку, незалежно від фактичної тривалості рейсу і рангу діяльності моряка [6]. Цікавим є факт, рівень втоми під час тривалого рейсу залежить від рангу моряка, а саме: старші офіцери мають рівень втоми вищий наприкінці робочого циклу, ніж на початку у 94,12%, вахтова група у 58,33%, робоча група у 33,33%. При цьому майже половина моряків (48,60%) відчували вищий рівень стресу наприкінці свого рейсу [6].

Професійна діяльність за досить короткий термін (протягом рейсу, що триває до шести місяців) на статистично значущому рівні сприяє збільшенню агресії у поведінці, збільшує незалежність від групи та групових норм та цінностей, що сприяє маргіналізації у поведінці. Істотно збільшується рівень тривоги та стресової напруги[14].

Довгі рейси (понад шість місяців) можуть призвести до підвищеної сонливості, втрати якості сну та зниження мотивації [6]. Що, в свою чергу, приведе до погіршення як фізичного так і психологічного здоров'я фахівця, негативних наслідків під час виконання роботи та аварій на борту судна.

Чим довше моряк перебуває в рейсі, тим швидше знижується продуктивність виконання робіт, погіршується стан фізичного здоров'я та психоемоційної витривалості.

Надмірний стрес, втома, самотність, недостатня фізична активність, монотонність тощо стають наслідком захворювань моряків. До професійних захворювань моряків, які є результатом таких наслідків, належать: серцево-судинні захворювання, розлади м'язової і скелетної структури тіла, захворювання, що передаються статевим шляхом, гіпертонія[15].

Турбота про власне фізичне та психологічне благополуччя є професійним обов'язком та професійною придатністю моряка[11]. З метою покращення психологічного здоров'я моряка пропонуємо прийоми саморегуляції. Є вправи саморегуляції, які можна виконувати самостійно, після попередньої самопідготовки: дихальні вправи; фізичні вправи, рефлексотерапія та фізіотерапія [11].

Дані прийоми будуть ефективними лише за умови регулярних тренувань і якщо вони стануть такими ж природними та необхідними як щоденні гігієнічні процедури[11]. Чим частіше ми «проробляємо» конкретні психологічні моменти, тим менший ризик виникнення стресу.

Висновки: проаналізувавши вплив тривалості рейсу на психологічний стан і здоров'я моряків дійшли висновку, що тривалість рейсу безпосередньо пов'язана з наслідками впливу на психологічне і фізичне здоров'я моряків, виявили існуючу закономірність між довжиною рейсу та рангом працюючого на судні моряка.

ЛІТЕРАТУРА

1. Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года // Режим доступа: ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/MU78K01U.html.
2. IMO Model Course 1.19 «Personal Survival Techniques». International Maritime Organization (IMO), 2019.
3. IMO Model Course 1.20 «Fire Prevention and Fire Fighting». International Maritime Organization (IMO), 2000.
4. IMO Model Course 1.13 «Elementary First Aid». International Maritime Organization (IMO), 2000.
5. IMO Model Course 1.21 «Personal Safety and Social Responsibilities». International Maritime Organization (IMO), 2016.
6. Poulsen, T.R. «Здоров'я датських моряків і рибалок 1970-2010: що знайшли дослідження на основі реєстрів?» *Scandinavian Journal of Public Health* DOI: 10.1177/1403494814534538 // Режим доступа: <https://www.shipownersclub.com/sleepiness-fatigue-ever-present-risks-board/>
7. Науковий вісник львівського державного університету внутрішніх справ 2 (1)'2012 : зб. Наук. Пр.. Серія: Психологічна / Львів. Держ. Ун-т внутр. Справ; редкол.: Р. І. Благута (голов. Ред.), Криворотько А.С. Психологическая характеристика особых условий деятельности моряков дальнего плавания. Режим доступа: https://www.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/visnyku/nvsp/02_2012_1/12kgsmdp.pdf
8. Истомина О. А. Социально-психологические особенности морских экипажей в условиях длительных рейсов / О. А. Истомина // *Транспорт Российской Федерации. Наука.* 2007. № 12. С. 41-43. Режим доступа: <http://www.rostransport.com/transportrf/pdf/12/41-43.pdf>
9. Безлуцька О. П. Роль функціональних станів у професійній діяльності фахівців морського та річкового транспорту // Сучасні підходи до високоефективного використання засобів транспорту Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції. – Запоріжжя: АА Тандем, 2018. – С. 9-10.
10. 183 дні самотності// *The Maritime Telegraph Морська Правда*, 2017 – Режим доступа: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewjp7ofSp970AhXHFXcKHeFYDfUQFnoECAUQAQ&url=http%3A%2F%2Fwww.mtelegraph.com%2F183-days-of-loneliness.html&usq=AOvVaw00ojz1my91aQ5syfkK3kzj>
11. Медицинское пособие для моряков: общие сведения о неотложных состояниях, заболеваниях, принципы оказания первой доврачебной помощи. Под ред. А. И. Гоженко. -

Одесса : Профессиональный союз работников морского транспорта Украины, 2020. - 200 с.

12. В авариях и инцидентах на море // Режим доступа: https://studopedia.ru/8_59312_chelovecheskiy-faktor.html

13. IMDG Code, 2015 // Режим доступа: <https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/IMDG%20Code%2038-16.pdf>

14. Росийский психологический журнал, том 4, № 4, 2007, «Особенности индивидуально-психологических характеристик моряков до и после рейса» Текст научной статьи по специальности «Психологические науки» Семькин Сергей Евгеньевич // Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-individualno-psihologicheskikh-harakteristik-moryakov-do-i-posle-reysa/viewer>

15. 7 Dangerous Diseases/Disorders Seafarers Should Be Aware Of. // Режим доступа: <https://www.marineinsight.com/marine-safety/7-dangerous-diseasesdisorders-seafarers-should-be-aware-of/>

Sokol A.

INFLUENCE OF VOYAGE DURATION ON THE PSYCHO-EMOTIONAL STATE OF THE SHIP'S CREW MEMBERS

The main idea of the article is the necessity to pay attention to the complex profession of a seamen which becomes more difficult under the influence of external factors which effect on the psycho-emotional state of specialist. This problem remains relevant due to the constant changes in the maritime transport industry. On the one hand, the sailor must work to support his family and a longer stay in the voyage - better for the material wealth of the family. On the other hand, a longer stay in the voyage influence on the psycho-emotional state and health of the seaman. Nowadays, a lot of attention has been paid to the seafarer's health, both in psychological and physical aspects. Psychological problems related to the maritime industry are discussed by both the employer and the crewing companies, which are focusing on improving the lives and activities of the seafarer on board: gyms, cabins, proper nutrition.

Improving the life of the ship brings the stay on board closer to home conditions and, thus, removes the disturbance of psycho-emotional state and the deterioration of the health of the seafarer.

Keywords: *psycho-emotional state, fatigue, stress, voyage time, human factor, self-regulation*