

UOT 656.6.08

GƏMİNİN TƏHLÜKƏSİZLİYİ VƏ PSIXOLOJİ AMİL

Rüstəmov Z.Ə.

Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası
AZ1000, Bakı şəh., Z.Əliyeva küç., 18
E-mail: rzao@mail.ru

Xülasə. Gəmi qəzası səbəbləri müxtəlif olsa da: gəmi və üzən obyekt ilə toqquşma, saya oturma, gövdə zədələnməsi, yana aşma, yanğın, insan amili və c., bunlar müəyyən fəsadlarsız keçinmir. Məhz, bu ana qədər gəminin təhlükəsiz üzmə və zəmanətli iş icrası təmininə zəmin yaradan faktorların qarşılıqlı vəhdətliyinin formalaşmasının insan psixologiyası baxımından qiymətləndirilməsi məqsəd kimi qarşıya qoyulur.

Abstract. The causes of water transport accidents are different, collisions of ships and floating objects, grounding, hull damage, capsizing, fire, human factor. All this comes with certain complications. Based on the above, the goal is to assess the formation of the interaction of factors that create the basis for the safe navigation of the ship and the guaranteed performance of work from the point of view of human psychology.

Аннотация. Хотя причины кораблекрушения различны: столкновение с кораблем и плавучим объектом, затопление, повреждение корпуса, опрокидывание, пожар, человеческий фактор и т. д., они не проходят без определенных последствий. А именно, факторы, которые до сих пор служили основой для безопасного плавания и гарантированной работоспособности судна. Цель - оценить формирование взаимного единства с точки зрения психологии человека. как это представлено.

Açar sözlər: dənizçi, qəza, təhlükəsiz, insan, psixologiya, sosial, peşəkar, spesifik, hazırlıq, təşviş, çaxnaşma

Key words: sailor, accident, safety, person, psychological, social, professional, specific, preparedness, emotionality, panic

***Ключевые слова:** моряк, несчастный случай, безопасный, человек, психология, социальная, профессиональная, конкретная, подготовка, тревога, паника*

Giriş. Dəniz nəqliyyat hadisələrinin tədqiqi ilə təsdiqlənmişdir ki, onların böyük əksəriyyətinin “İnsan amili” ilə əlaqələndirilməsi əsaslıdır. Bu baxımdan “İnsan amili”, onun psixoloji durumu üzərində qurulsada, psixologiyanın təsirinin qiymətləndirilməsi üçün tədqiqatın gəminin istismar dövrünü əhatə etməsi əsaslı sayılır. Elə bu baxımdan da, müvafiq nəticəyə yiyələnmək üçün gəmi qəzaları, baş vermə səbəbləri nəzərdən keçirilir. Dəniz qəzaları bildiyimiz kimi insan tələfatı, ekoloji problem, kütləvi maddi itki və heç bir ölçüyə sığmayan psixoloji təsirlər-gərginlik ilə müşayiət olunur. Beləliklə, dənizçi psixologiyasını səciyyələndirən xüsusi iş şəraiti, fəaliyyət və sosial həyat gəmilərin istismar təhlükəsizliyində mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini söyləsək yanlışdır.

Xüsusi şərtlər, qapalı sistem, məhdud hərəkət sahəsi-zonası, məhdud sosial-peşəkar sahə, səfərdən asılı dəyişkən kollektiv-həyat, dini yanaşma müxtəlifliyi, məhdud təmaslıq, qeyri müəyyən və biri digərini əvəzləyən iqlim mühiti-şəraiti, gözlənilən-gözlənilməyən təbii hava şəraiti, fırtınatələtüm, məhdud görmə şəraiti, müxtəlif-dəyişkən üzmə şəraiti - regionu və bütün bunlarla yanaşı dəyişkən navigasiya şəraiti, risklə müşayiət olunan idarəetmə, texniki nasazlıqlar, qəza və fəvqəladə hallar. Göstərilənlərin hamısının psixoloji gərginliklər ilə müşayiət olunduğunu, reallıqdan formalaşan dənizçi peşəsi olduğu faktıdır [1,2,3,4].

Deməli, qeyd olunanlar ayrı-ayrılıqda və bəzən bir neçəsi birdən *məhdud ölçülü, qapalı məkanlı, tənhalıq, dəniz dərinliklərində, kimsəsiz və çox anı zaman* ərzində baş vermək ilə dənizçidən müvafiq sosial-psixoloji hazırlıq, yüksək professionallıq və adaptasiya tələb edir.

Beləliklə, dənizçinin peşəkar fəaliyyətinin psixoloji mahiyyəti üç səviyyə (öz blokları ilə) olan bir quruluşla təmsil oluna bilər.

1. Sosial (dünya görüşü, qapalı mühit, məhdud şərait, yaşayış yeri, məsuliyyət, qeyri-müəyyənlik, təhlükə).

2. Peşəkar (funksional idarəetmə və iş yeri, davranış, ünsiyyət və fəaliyyət).

3. Spesifiklik (professional hazırlıq, sosial-peşəkar psixoloji məhdudiyyət)

Bu quruluşun ilk iki səviyyəsinin funksional blokları bir çox peşə üçün ümumi ola bilər. Onlar, mənalı mahiyyəti əks etdirir və şərtlərə ehtiyac yoxdur. Üçüncü səviyyə, dənizçi fəaliyyətinin şərtlərinin xüsusiyyətləri ilə əlaqələndirilir, bunun bloklarının ətraflı araşdırılmasını tələb edir. Birinci iki qrup səviyyəsinin mövcudluğu ilə sonuncu qrup səviyyəsinin spesifikasiyi, dənizçi psixologiyasının mövcudluğunu xüsusi qabardır və dənizçi psixologiyasının xüsusi öyrənilməsinə bir elim kimi daim aktuallaşdırır.

Əsas hissə. Beləliklə, tədqiqatlarla təsdiqlənmişdir ki, gəmiçiliyin təhlükəsizliyinə çox əhəmiyyətli təsir göstərən ən vacib cəhət "insan amili"dir. Qəzaların böyük əksəriyyətində müəyyən bir qrup səbəb nəticəsində olduğu statistik məlumatlarda əksini tapır. Bu səbəblərə aşağıdakılar aid edilir:

- idarə olunan obyektin texniki vəziyyəti;
- təşkilati-texnoloji tədbirlər;
- ətraf mühit və onun idarə olunan obyektə təsiri;
- insan amilinin təsiri.

Bütün bu hallarda insan və yaranmış qəza və ya fəvqəladə vəziyyət hallarında *məharət, bilik, təcrübə, bacarıq, səriştəsizlik, zəiflik, qətiyyətsizlik, psixoloji xüsusiyyət* və s. nümayiş etdirən insan bu və ya digər təhlükəli-təhlükəsiz vəziyyətə sahibliliyi “insan amili” ilə xarakterizə olunur.

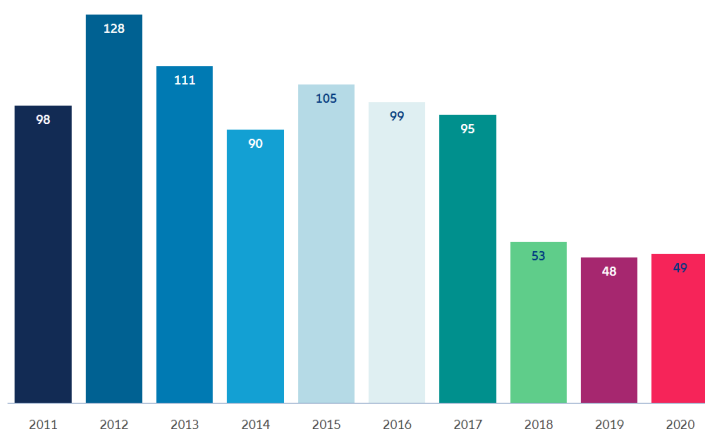
Tədqiqatlar ilə izah olunur ki, gəmiçiliyin təhlükəsizliyi kontekstindəki “insan amili” dedikdə, bir insanın *məlumat alma, dərk etmə, formalaşdırma və bunun müqabilində fəaliyyət göstərməsi* üçün müxtəlif şəraitdən asılı qərar qəbul etmək qabiliyyətlərinin reallaşdırılması bacarığı kimi başa düşülməlidir.

Qəzanın baş vermə səbəbindən gəminin, gəmi nəzəriyyəsinə aid edilən bir və ya bir neçə dənizdəüzmə (dənizdə bütün şəraitlərdə təhlükəsiz üzmə, zədələndikdə belə üzmə qabiliyyətini itirməmə) keyfiyyətinin itirilməsi ilə nəticələnmə bilməsi reallıqdır. Eyni zamanda qəza üzəgənliyin

(suda yerləşdirilmiş əşyanın müəyyən həddə suya bataraq müvazinətliyinin itirilməməsi), suoturumun və ya qəzasız oturmaq və batmamazlığın itirilməsi ilə də nəticələnə bilər. Odur ki, gəmi qəzalarının azaldılması məqsədi ilə müvafiq işlər görülsə də, baş vermiş gəmi qəzalarının elmi-praktiki tədqiqi müvafiq nəticələr üçün əsaslıdır. Təhlil olunmuş statistik məlumatlar gəmi nəqliyyat hadisələrinin başvermə səbəbləri, yəqin ki, insan amilinin yerini müəyyənləşdirməyə və bununla da kapitanın, heyətin psixoloji hazırlığının qəzada müsbət-mənfi tərəfinin müəyyən olunmasına imkan verir. Beləliklə qəzaların səbəblərinin tam xırdalıqlara parçalanmaq ilə təhlili “öz səhvi deyil, başqası səhvi üzərində öyrənilməklə” inkişafa addım sayıla bilər. Təcrübə dərk etmə kriteriyəsidir, statistika isə bunun üçün alətdir, aynadır [2].

Bu gün gəmi layihələndirilməsində, tikilməsində və idarə olunmasında (gəmi-sürücülüyündə) kifayət qədər elmi-texniki proqres mövcuddur və daim elm-texnikanın ən yüksək nailiyyətlərindən, yüksək texnologiyalardan burada istifadə olunur. Dəniz naviqasiyası cihaz sistemində əsaslı dərəcədə inkişaf, elektron kartoqraf, peyk naviqasiyası, idarəetmənin təkmilləşməsi, energetik qurğuların işinə nəzarət sistemləri və s. gəmi hadisələrinin qarşısının alınmasına yönəldilmiş tədbirlərdəndir. Tətbiq olunmuş peyk GPS sistemi 100-dən 100 dəqiqlik ilə gəminin və gəmilərin yerini təyin etməyə imkan verir.

İngiltərənin “Lloyds Registri” hər il müxtəlif dövlət bayraqları altında üzən gəmilərin su nəqliyyat hadisələrinin statistikasını aparır. Onların və beynəlxalq sığorta şirkəti “Allianz”-n illik “Safety and Shipping Review”-21 hesabatına istinad olaraq qeyd edək ki, 2011-2017-ci illərdə orta hesabla ildə 104 hədlərində gəmi tələf olurdusa, bu rəqəm 2018-53, 2019-48 və 2020-ci illərdə 49 gəmi təşkil edir [4,5,6].



Şək. 1. 2011-2020-ci illərdə tələf olmuş gəmilərin sayı

Deməli, tədqiqatlardan göründüyü kimi, qeyd olunmuş on il müddətində baş vermiş 876 gəmi tələfatına səbəb olmuş qəzadan 346-sı (40%) general yük, 120-si (13,7%) balıqçı gəmilərinin öhdəsinə düşür. Balkerlərə 76-si (8,7%), kimyəvi məhsul daşıyanlara 40-si (4,6%), Ro-Ro 37-i (1,23%), konteynerdaşıyanlara 35-i (4%), tankerlərə 12-si (1,37%) düşür. Bütün qeyd olunanlar ilə yanaşı, statistikadan görünür ki, gəmi qəzaları sayında azalma tendensiyası olsa da, “insan amili” ilə əlaqəli qəzalar ümumi qəzalara nisbətdə yüksək qalmaqda davam edir [4,5,6].

Bu baxımdan da, tədqiqatla su nəqliyyatında qəzalara səbəb və bunda heyətin psixoloji hazırlığının əhəmiyyətinin müəyyənləşdirilməsinə üstünlük verildi. Baş vermiş qəza səbəbləri araşdırıldı və onların mənbələrdə müxtəlif xarakterlər üzrə ya ətraflı (*naməlum obyekt; saya oturma; aktiv gəmiçilik şəraiti; məhdud şəraitdə manevr; sürücünün, heyətin səhvi; losmanın səhvi; məhdud görünüş; gəmidə yanğın-partlayış; su oturmağının pozulması; gəmi yerli möhkəmliyinin pozulması; Yük planı xətalrı; ballastın tənzimlənməməsi; yükün yerdəyişməsi; texniki nasazlıq; əlverişsiz iqlim şəraiti - fəvqəladə hallar.*), ya da ümumiləşdirilərək (*insan amili, texniki nasazlıq, əlverişsiz iqlim şəraiti - fəvqəladə hallar.*) səbəb altında göstərildiyi məlum oldu.

Araşdırmalara əsasən, xarakterik olaraq ətraflı 15 mümkün qəza növündən 13-də “insan amilinin” birbaşa və ya dolayısı yol ilə iştirakı öz təsirini tapdı. Nəticə etibarı ilə, bəzi statistik sənədlərdə su nəqliyyat hadisələri yüksək həddə ümumiləşdirilərək “texniki nasazlıq”, “pis iqlim şəraiti-fövqəladə hallar” (15-25%) və “insan amili” (75-85%) kimi qeyd olunması əsaslı sayıla bilər.

Belə olduğu təqdirdə, tədqiqatımızın məqsədi, həm “texniki nasazlıq”, “fövqəladə hallar” (15-25%) və həm də “insan amili” (75-85%) ilə bağlı qəzalarda heyətin psixoloji hazırlığı dərəcəsinin yerinin mümkünlüyünü araşdırılması ilə, müvafiq tədbir-təvsiyələrin formalaşmasına zəmin yaratmaqdır. İstər qəzanın baş verməməsi üçün aktiv təhlükəsizliyin təmini və istərsə də qəzadan sonra onun ağırlaşmaması üzrə görülən passiv təhlükəsizlik tədbirlərinin operativlik-effektivlik səviyyəsi “insan amili” və onun texniki hazırlığı ilə psixoloji hazırlığı üzərində bərqərar olduğu faktlarla – araşdırmalar ilə təsdiqlənmişdir.

Beləliklə, davamlı olaraq insan amili, kapitan və heyət psixologiyası onların iş, sosial və kommunal şəraitində mümkün təsir edici faktorlarla birlikdə təhlil olundu.

“İnsan amili” insanların iştirakı ilə verilən qərar və onun tətbiqinin təsir nəticəsinin məhsulu sayılır. Ümumi halda istifadə olunan, bütün sahələrdə əksini tapmış və tutduğu vəzifənin böyük-küçlüliyindən asılı olmayaraq insan-mexanizm sistemində (İMS) istifadə olunan operator termini, gəminin hərəkətinə nəzarət və təşkil edənlər başa düşülür. Odur ki, dənizçiyə xarakterik olan İMS də aparılmış tədqiqatlar ilə gəmi heyətinin işinin spesifik xüsusiyyətlərindən qaynaqlanan bir sıra mənfi təsirlərə xüsusi diqqət yetirilmişdir.

Mənfi təsirlər dedikdə, ilk növbədə gəminin istismarından formalaşan *yırğalanma, səs-küy, titrəyiş* və s. nəzərdə tutulur. Gəmiyə xas olan bu əlamətlərin hər biri idarə heyətinə özünə məxsus dərəcədə təsir etmək ilə, operatorun iş qabiliyyətinə müvafiq mənfi təsirini qısa, bəzən də uzun müddətli ötürmək ilə peşə simptomu kimi yadda qalır.

Yırğalanma dərəcəsinin təsiri vestibulyar aparatın həyəcanlanmasına-qıcıqlanmasına, beyinə, onun emosional hissiyyətinə ötürülür. Yırğalanmanın nəticəsi müxtəlif psixofiziki reaksiyalarla müşayiət olunur - solğun dəri, alındakı soyuq tər, nəfəs alma çətinliyi, başda ağırlıq hissi, başgicəllənmə, bəzən ürək bulanması - qusma, yorğunluq, əzələ zəifliyi, iştahasızlıq və s. Yırğalanma ilə hərəkət etmədə insanın koordinasiyası da pozula bilər.

Səs-küy, xüsusilə zehni iş zamanı işçinin fizioloji və psixoloji proseslərində dəyişiklikləri formalaşdırır. Gəmidə səs əməllərinin mərkəzləşdirilmiş qəbuluna, dəqiq və operativ icrasına mane olur. Alaqaranlıqda və gecə görmə qabiliyyətinin zəifləməsinə, vestibulyar aparatın funksiyasının pozulmasına gətirib çıxarır və nəticə etibarı ilə heyət üzvlərinin vaxtından əvvəl fiziki-psixoloji yorğunluğuna xüsusən səbəb olur.

Titrəmə - bir insanın bir-birindən ayrı deyil, birlikdə qəbul etdiyi 16-18 Hz tezlikli titrəmələr nəzərdə tutulur. Titrəmə, titrəmə səthi ilə təmasda olan bədənin uzununa oxa nisbətən hərəkət istiqamətindən asılı olaraq təsir edir. Adətən titrəmənin təsiri, daha böyük təmas səthində və rahat əzələlər tərəfindən qəbul olunduqda az olur. Titrəməyə dözmə qabiliyyəti insanlarda fərqli dəyişir və onun təsiri ilə ümumi metabolizmə artır, görmə kəskinliyi azalır və əzələ mexanikası pozulur. Məsələn, 38 Hz tezliklə titrəyişdə görmə kəskinliyi 25% azalır. Gəmi mexanikinin uzun müddət titrəməyə məruz qalması yorğunluq və baş ağrısı ilə nəticələnir.

Yuxarıda qeyd olunmuş üç faktor ilə yanaşı gəmi heyət üzvləri daha 10 belə mənfi amillərin daimi təsirini yaşayırlar: *temperaturun qəfil dəyişməsi, atmosfer təzyiqinin dəyişməsi, zaman zonalarında və iqlim zonalarında dəyişikliklər, elektromaqnit sahələrə məruz qalma, aildən ayrılma, hər cür fizioloji məhdudiyyətlər, təəssürat çatışmazlığı, işin monotonluğu, yüksək məsuliyyət səbəbindən gərginlik, məhdud ünsiyyət* və s. Bütün bunlar heyət üzvlərində davamlı psixoloji gərginliyə səbəb olur.

İnsan amili sahəsindəki qəzaların təhlili səhv qərarların və ya ümumiyyətlə qərar verməməyin, başqa sözlə desək hərəkətsizlik nəticəsində baş verdiyini göstərir. Bu, o deməkdir ki, bu tip qəza dərəcəsinə təsir etmək yollarını axtarmaq üçün operatorlar tərəfindən səhv qərarlar vermə səbəbləri və ya hərəkətsizliyi barədə suala cavab tapmaq lazımdır.

Bildiyimiz kimi, qəza şərtləri demək olar ki, həmişə ekstremal xarakterli olur. Qəza halında operatorun vəziyyəti ələ ala bilməməsi və/və ya qəzanın qarşısını ala bilməməsinin səbəbləri heçdə həmişə səhlənkarlıq və ya səriştəsizlikdən formalaşmır. Beləliklə, qeyri adi şəraitdə düzgün qərar müəyyənləşdirmək və ani bir zamanda dəyişən şərait və verilən informasiyalar əsasında yeganə düzgün qərar-davranış yolunu seçmək psixikanın keyfiyyətlərindən asılı olur. Üstəlik, bu zaman nəzərə almaq lazımdır ki, kirtik bir vəziyyətdə insan davranışı yalnız ümumi psixofizioloji qanunlarla deyil, həm də müəyyən bir şəxsiyyətə xas olan fərdi psixoloji xüsusiyyətləri ilə müəyyən edilir [1,5]. Beləliklə, bir daha sübut olunur ki, dəniz donanmasında "insan-maşın-ətraf mühit" sistemindəki fəvqəladə hallarla əlaqəli olaraq qəzaların əsl səbəblərini müəyyənləşdirmək üçün psixoloji təhlillərin aparılması tələb olunur. Bu: ilk növbədə *günahsız insanlara haqq qazandırmağa xidmət etmək*; ikincisi, *gəmi heyətinin peşəkar və psixoloji problemlərinə cəmiyyətin münasibətini dəyişdirmək*; və üçüncüsü, *peşəkar seçim, təlim və qabaqcıl təlim prosesinin optimallaşdırılması, kadrların peşəkar və psixoloji sertifikatlaşdırılması, insanın - operatorunun etibarlılığını artıran psixoloji inkişaf və tövsiyələrin tətbiqi daxil olmaqla naviqasiya təhlükəsizliyini təmin edən vasitələr sisteminin inkişafıdır*.

Araşdırmanı davam edək. Dəniz nəqliyyat hadisələrinin müəyyən hissəsi yanğının öhdəsinə düşür ki, bu anda dənizçinin psixoloji və praktiki hazırlığı xüsusi əhəmiyyət kəsb etdiyi çox saylı faktlarla sübut olunur. Məlum olmuşdur ki, yanğın zamanı insan davranışının psixoloji xüsusiyyətləri ilə formalaşan sərnشینlərin və heyətin *nizamsız davranışlarının, həyəcan, təşviş, çaxnaşma və digər mənfi təsirlərinin* (nəticələrinin) qarşısını almağa yönəlmiş tədbirlərin düzgün təşkili rəhbərin, kollektivin praktiki təlim və təlim məşqlərinin keyfiyyətindən nə dərəcədə asılıdırsa, o dərəcədə də, onların psixoloji cəhətdən təlimlənməsindən, hazırlığından asılıdır.



Şək. 2. Yanğın, təşviş-çaxnaşma

Bir çox hallarda, o cümlədən gəmidə insanların kütləvi iştirakı ilə baş verən hər hansı bir hadisə (yanğın, qəza və s.) ilk növbədə elektrik kəsilməsi ilə müşayiət olunur. Təəssüf ki, qaranlıq bir çox halda sağlam düşüncəyə deyil, özünü qoruma instinkti altında *çaxnaşmaya, basırığa, əzilməyə* səbəb olunur. Yanğın zamanı, ümumiyyətlə düşünüldüyündən daha qaranlıq olur. Yalnız alovlanma başlanğıcında alov otağı parlaq şəkildə işıqlandırır bilər, daha sonra, dərhal qalın qara tüstü yayılır və qaranlıq yaranır. Tüstü yalnız tərkibindəki zəhərli maddələrə görə deyil, həm də görmə qabiliyyətinin azaldılması üçün də təhlükəlidir. Bu vəziyyəti çətinləşdirir və bəzən insanların təhlükəli otaqdan çıxarılmasını demək olar ki, mümkünsüz edir. Görmə qabiliyyətinin itirilməsi ilə mütəşəkkil hərəkət pozulur, xaotik olur. İnsanları qorxu bürüyür, bu da iradəni boğur. Bu vəziyyətdə insan oriyentiri, vəziyyəti düzgün qiymətləndirmə qabiliyyətini itirir, gərginlik artır, göstərişlər qavranmadan-anlamadan qəbul olunur, insanların hərəkətləri avtomatik hala keçir və təkrarlamağa meyli daha qabarıq görünür.

Təşviş reaksiyalar əsasən stupor (uyma) və ya funning (qaçaq) şəklində görünür. Birinci vəziyyətdə, insanın fiziki olaraq əmri yerinə yetirə bilmədiyi narahatlıq, hərəkətlərdəki süstlük, ümumi süstlük və həddindən artıq tormozlama təzahür dərəcəsi yaranır. Bu reaksiyalar ən çox

uşaqlarda, yeniyetmələrdə, qadınlarda və yaşlılarda görünür. Bu səbəbdən yanğınlar zamanı əsasən onlar yerində qalırlar və evakuasiya zamanı onlar ilk növbədə çıxarılmalıdır.

Tədqiqatlar göstərir ki, tormozlanmanın əksi halı işə həyatı təhlükəli vəziyyətdə olan insanların 85-90 %-də müşahidə olunur, bu hal davranışları xaos olmağı, əllərin, bədən, səs titrəməsi ilə xarakterizə olunur. Danışq sürətlənsə də tutarsız ola bilər. Ətrafdakı oriyentasiya səthiləşir. İnsanların çaxnaşma vəziyyəti, evakuasiya dövründə rəhbərin olmaması səbəbindən, çıxış yollarında insan tıxaclarının meydana gəlməsinə, qarşılıqlı yaralanmalara, hətta sərbəst və təcili çıxışlara məhəl qoyulmasına səbəb ola bilər.

İnsan və heyətin psixoloji hazırlığı nəinki özünün qətiyyətliyi, hətta digərlərinə də münasibətdə arxayınçılığı, iradəli olmağı, hünərini və bacarığını düşünülmüş şəkildə nümayiş etdirmək üçün ilk növbədə qorxunun, həyəcanın və stressin boğulmasına, ümumiyyətlə fikrən də olsa zehində formalaşmamasına tam imkan verir. “İnsan amili” əlaqəli su nəqliyyat hadisələrində işçinin xəstəliyi və yorğunluğu da fakt kimi, qeyd oluna bilər. Lakin tədqiqatlarla sübut olunur ki, psixoloji hazırlıq bütün hallarda, çətinliklərdə olduğu kimi bu halda da, yardımçı ola bilər. Aparılmış təhlil və araşdırmalara istinad edərək aşağıdakıları formalaşdırmaq olar.

Nəticə.

1. Statistika istinadən, “insan amili” ilə əlaqəli qəzaların yüksək olması iki haldan, ya dənizçinin nəzəri-praktiki biliklərə, ya da peşəsinin spesifikliyindən formalaşan xüsusiyyətlərə, fəsadlara psixoloji hazırsızlığı səbəbindən yaranır.

2. Tədqiqatlar göstərmişdir ki, hər hansı bir qəza bir çoxlarında sağlam düşüncə deyil, nizamsız davranış, həyəcan, təşviş, çaxnaşma və digər mənfi təsirlər formalaşdırır ki, bu da psixoloji hazırlığın olmamasını sübuta yetirir.

3. Kifayət qədər psixoloji hazırlıqlı dənizçi bütün hallarda etibarlı, səriştəli, düşünülmüş və təcrübəli hərəkətlərini-qərarlarını nümayiş etdirməyə qadirdir.

4. Dəniz nəqliyyatı və onun istismarı ilə formalaşan müsbət və mənfi spesifik xüsusiyyətlərin, tam reallıqları ilə, dənizçi peşəsinə yiyələnmək istəyənlərə ilk anda çatdırılması, onların psixoloji olaraq tədris-təlim prosesinə münasibətini ciddi şəkildə dəyişdirə bilər.

5. Dənizçi peşəsinin spesifikliyinə psixoloji hazırlıq, dəniz nəqliyyat hadisələrinin qarşısının alınmasında və və/ya baş verdiyi təqdirdə ağırlıq dərəcəsinin azaldılması istiqamətində görüləcək tədbirlərin-qərarların daha tutarlı və effektiv olmasında xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Ədəbiyyat

1. S.İ. Seyidov və prof. M.Ə. Həmzəyevin elmi redaktorluğu ilə. Psixologiya Ali pedaqoji məktəblərin bakalavr pilləsi tələbələri üçün dərslik. Bakı: Çap evi-2007. -651s.
2. Rüstəmov Z.Ə. Daşımaların Təşkili və Menecmenti. Bakı:BXOR MMC.-2015. - 220s.
3. Трудовой конфликт на судне — многонациональная проблема, и решать ее должны инспекторы нескольких стран [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.seafarersjournal.com/news/> (Дата обращения 12.07.2016)
4. Роль человеческого фактора в безопасности мореплавания [Электронный ресурс]. -Режим доступа: <http://www.tlookup.ru/woc-183.html> (Дата обращения 12.07.2016)
5. А.А. Даниленко. «Психологические основы управления на морском транспорте» - СанктПетербург 2004 год;
6. Асеев А. Проблемы и вопросы обеспечения безопасности в современном мире [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.noocosmology.ru/articles-40.html> (Дата обращения 12.07.2016)

Мəqalə qəbul olunub: 05.05.2022
Təvsiyə edib: t.e.d., prof. Z.Ə.Rüstəmov