

**ЕДИНАЯ ЭЛЕКТРОННАЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ СРЕДА
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО УНИВЕРСИТЕТА
ИМЕНИ АДМИРАЛА Ф.Ф. УШАКОВА
«e-University»**



ТЕМА 5.5

ВЗАИМООТНОШЕНИЯ МЕЖДУ ЛЮДЬМИ НА СУДНЕ

Формируемая компетентность:

*«Содействие установлению эффективного общения на судне» (ПК-8);
«Содействие установлению хороших взаимоотношений между людьми на судне»
(ПК-9); «Понимание и принятие необходимых мер для управления усталостью»
(ПК-10)*

(Таблица А-VI/1-4 Кодекса ПДНВ)

Подготовил:

Старший преподаватель кафедры «Безопасность жизнедеятельности»

ГМУ имени адмирала Ф.Ф.Ушакова

КУЗЬМЕНКО Виктор Алексеевич

ТЕМА 5.5 ВЗАИМООТНОШЕНИЯ МЕЖДУ ЛЮДЬМИ НА СУДНЕ



РАССМАТРИВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ:

- 1. СОДЕЙСТВИЕ УСТАНОВЛЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОГО ОБЩЕНИЯ И ХОРОШИХ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ МЕЖДУ ЛЮДЬМИ НА СУДНЕ.**
- 2. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ И ПРАКТИКА РАБОТЫ И ЭФФЕКТИВНОГО ОБЩЕНИЯ В ГРУППЕ И МЕЖДУ ОТДЕЛЬНЫМИ ЛЮДЬМИ. РАЗРЕШЕНИЕ КОНФЛИКТОВ.**
- 3. ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЭКИПАЖЕМ СУДНА.**
- 4. ОПАСНОСТЬ ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЕМ ЛЕКАРСТВЕННЫМИ ПРЕПАРАТАМИ И АЛКОГОЛЕМ. ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА И ОГРАНИЧЕНИЯ ПО УПОТРЕБЛЕНИЮ АЛКОГОЛЯ И ЛЕКАРСТВЕННЫХ ПРЕПАРАТОВ НА СУДАХ.**
- 5. ПРИНЯТИЕ НЕОБХОДИМЫХ МЕР ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ УСТАЛОСТЬЮ.**

Содействие установлению эффективного общения и хороших взаимоотношений между людьми на судне.



Работа на флоте – это сложная, трудная и опасная работа

Выбравший себе профессию моряка должен быть готов к длительным рейсам и, значит, к длительным разлукам с родными и близкими; к ненормальному для берегового работника режиму работы и отдыха при несении вахт; к частой смене климатических и часовых поясов; к однообразию повседневной жизни; к тому, что и с теми, кто тебе просто неприятен надо жить, работать и общаться каждый день; к шуму, вибрации, ударам волн в корпус судна, качке, электромагнитным полям и т. д.

В связи с тем, что сообщения, относящиеся к судовождению и безопасности и передаваемые с судна на берег и наоборот или с судна на судно и на судне, во избежание путаницы и ошибок должны быть точными, простыми и недвусмысленными, имеется потребность в стандартизации применяемого языка. Это приобретает особую важность в связи с увеличением числа судов международного плавания с разноязычными командами, так как проблемы общения могут явиться причиной опасных для

Содействие установлению эффективного общения и хороших взаимоотношений между людьми на судне.



В 1973 году, на своей 27 сессии, Комитет по безопасности на море пришел к согласию, что там, где возникают языковые затруднения в общении, для навигационных целей должен применяться общий для всех язык и что этот язык должен быть английским. Вследствие этого был разработан Стандартный морской навигационный словарь-разговорник (СМНСР), принятый в 1977 г. и исправленный в 1985 г.

Стандартные фразы были приняты в 2001 г. резолюцией Ассамблеи А.918(22). В соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и штурманов, а также о повышении их квалификации, опыте и непрерывном обучении.



Содействие установлению эффективного общения и хороших взаимоотношений между людьми на судне.



Стандартные фразы ИМО для общения на море (Стандартные фразы) составлены:

- для оказания помощи в целях обеспечения большей безопасности судовождения и управления судном;
- для стандартизации языка, используемого для связи при плавании в море, на подходах к порту, на водных путях и в гаванях, а также для внутрисудового общения на судах с разноязычной командой;
- для оказания помощи морским учебным заведениям, упомянутых, выше целей.

Стандартные фразы требуют знания основ английского языка. Они представляют собой попытку отреагировать на имеющее сейчас место применение морского английского языка для внутрисудового общения при связи судно-берег или судно-судно.



Основные принципы и практика работы и эффективного общения в группе и между отдельными людьми. Разрешение конфликтов.



Морской труд – это не только профессиональная деятельность, но и жизнедеятельность человека в рамках автономной технической системы – судна; ни на одном другом производственном объекте, кроме космических кораблей, человек не находится круглосуточно, оставаясь там и по окончании рабочего дня (смены).

Таким образом, адаптация морских специалистов к условиям труда оказывается «вдвойне» более сложной, чем представителей многих других профессий: во-первых, особые условия труда (постоянное воздействие факторов макро- и микросреды, периодическое воздействие экстремальных факторов) затрудняют производственно-технологическую адаптацию; во-вторых, совмещение и профессиональной деятельности, и жизнедеятельности предъявляет повышенные требования к социально-психологической адаптации.

Основные принципы и практика работы и эффективного общения в группе и между отдельными людьми. Разрешение конфликтов.



Условия относительной социальной изоляции – в отрыве от привычной береговой среды, на физически ограниченном пространстве судна – приводят к нескольким следствиям:

- 1) морские специалисты утрачивают ряд важных психических связей (в первую очередь – эмоциональных – с семьей и близкими, во вторую – «разнообразных», связанных с их интересами, увлечениями и пр.);
- 2) по сравнению с «берегом» сужается спектр социальных ролей (отца, мужа и пр.) и, соответственно, активности личности (каждая роль предполагала определенные действия, поступки, размышления, принятия решений и пр.);
- 3) отсутствие привычных социальных институтов (политических, экономических, социально-культурных) приводит к сужению сфер активности, утрате соци



Основные принципы и практика работы и эффективного общения в группе и между отдельными людьми. Разрешение конфликтов.



4) по прошествии некоторого времени четко регламентированные труд и отдых начинают казаться однообразными, появляется потребность в новых впечатлениях; отсутствие значимых событий приводит к скуке и монотонии;

5) появляется «информационный голод» – нехватка, недостаток информации, ощущение неудовлетворенности имеющейся информацией. Основными объектами интереса становятся:

- семья и близкие (события в их жизни);
- судно (рейсовые планы, разнообразные подробности относительно текущего направления, срока прибытия в порт и пр. – информация, которая нередко не предоставляется судовладельцами по причине соблюдения «коммерческой тайны»);

6) ограниченность непосредственного социального окружения (членов экипажа) приводит к:

- повышению «плотности» коммуникативных контактов (чрезмерной их частоте);
- появлению синдрома «насильственной коммуникации» (общению

Организация управления экипажем судна.



В организацию экипажа морского судна входит:

- подбор членов экипажа на берегу согласно требованиям судовладельца;
- ознакомление всех вновь прибывших на судно моряков с инструкциями и процедурами компании судовладельца;
- контроль за работой и дисциплиной каждого члена экипажа.

Наем и трудоустройство. Условия найма на работу. Каждый моряк имеет право на доступ к эффективной и четко регулируемой системе найма и трудоустройства моряков.

Служба подбора и трудоустройства (комплектования) моряков означает любое лицо, компанию, учреждение, агентство или другую организацию в государственном или частном секторе, которые занимаются подбором моряков по поручению судовладельцев или трудоустройством моряков у судовладельцев.

Организация управления экипажем судна.



Каждый моряк имеет право на справедливый договор личного найма или контракт, в котором указываются оплата и условия труда. Он должен быть подписан моряком и его работодателем, быть понятным и юридически законным. Со стороны работодателя он должен быть подписан судовладельцем, представителем судовладельца или таким лицом, действующим в качестве судовладельца, как судовой оператор, агент или бербоутный фрахтователь.

Судовладелец несет ответственность за соблюдение соответствия с трудовым договором или контрактом, который должен выполняться даже тогда, когда он также работает на судне и на другую компанию (например, моряки, работающие в качестве гостиничных работников на борту круизных судов).



Организация управления экипажем судна.



Права и обязанности моряков. Моряку необходимо помнить, что нарушения условий контракта, связанные с поведением, невыполнение распоряжений офицеров, пьянством на судне или проносом спиртного, употреблением наркотиков или участие в их провозе; невыход на вахту, недостаточная квалификация и профессионализм в работе – являются основными препятствиями для дальнейшей работы на морских судах при устройстве на работу.

Каждый член экипажа морского судна обязан соблюдать трудовую и производственную дисциплину, Устав о дисциплине работников морского транспорта, Устав службы на морских судах и выполнять обязанности, предусмотренные трудовым договором (контрактом).



Опасность злоупотреблением лекарственными препаратами и алкоголем. Основные правила и ограничения по употреблению алкоголя и лекарственных препаратов на судах.



Применение алкоголя и наркотиков может привести к аварийным ситуациям и опасности для экипажа, груза, окружающей среды.

Судовладелец предупреждает судовой экипаж об ответственности за любую ЧС, связанную с применением на борту алкоголя и наркотиков независимо от того, принимались они во время или вне исполнения служебных обязанностей, на ходу или стоянке судна. Судовому персоналу запрещается приносить и употреблять на судне спиртные напитки, а также появляться в нетрезвом виде. Опьянение определяется содержанием алкоголя в крови.



Опасность злоупотреблением лекарственными препаратами и алкоголем. Основные правила и ограничения по употреблению алкоголя и лекарственных препаратов на судах.



Основные правила и ограничения. В соответствии с международными требованиями, обусловленные МКУБ и соответствующими Устава службы на морских судах, в судоходных компаниях РФ установлена следующая политика относительно употребления алкоголя и наркотиков:

- запрещается употребление алкоголя и наркотиков на борту судна;
- запрещается употребление наркотических веществ;
- использование, обладание, торговля запрещенными или не предписанными врачом наркотическими веществами, должны строго запрещены на борту судна;
- человек считается нетрезвым, если содержание алкоголя у него в крови превышает 0,04% (или 0,4 промилле);
- анализ крови членов экипажа на алкоголь должен быть проведен сразу же после аварийного происшествия или несчастного случая.



Трудности, испытываемые экипажем судна

Работа на флоте – это сложная, трудная и опасная работа. Систематическое воздействие на моряков физических стрессов, неблагоприятных экологических факторов, социально психологические трудности, испытываемые экипажами судов приводят как физической усталости так и к психологическим и функциональным изменениям в организме.

Выбравший себе профессию моряка должен быть готов к длительным рейсам, и значит, к длительным разлукам с родными и близкими; к ненормальному для берегового работника режиму работы и отдыха при несении вахт; к частой смене климатических и часовых поясов; к однообразию повседневной жизни; к тому, что и с теми, кто тебе просто неприятен надо жить, работать и общаться каждый день; к шуму, вибрации, ударам волн в корпус судна, качке, электромагнитным полям и т. д.

Принятие необходимых мер для управления усталостью.



Социально-психологические трудности. Особенности социально-психологических характеристик морских экипажей задаются несколькими факторами:

- «особым» характером условий труда;
- нахождением морских специалистов в условиях относительной социальной изоляции (при этом в отрыве от привычной береговой среды);
- ограничением пребывания морских специалистов в рейсе определенными сроками;
- особенностями управления коллективом (субординация, уставная система отношений);
- неразделенностью бытовой и производственной сфер жизнедеятельности.



Принятие необходимых мер для управления усталостью.



Воздействие сна, расписания работы/отдыха и суточного режима на усталость. Отдых экипажа

В Конвенции о продолжительности рабочего времени и укомплектовании судов экипажами (МОТ 180 -1996 г.), разработанной Международной организацией труда (МОТ), содержится требование о том, чтобы экипажам судов предоставлялось достаточное количество времени для отдыха в целях обеспечения того, чтобы состояние членов экипажа соответствовало их служебным обязанностям, и они были бы способны выполнять свои обязанности безопасно.

Рабочее время и время отдыха должны регулироваться, для того чтобы предотвратить усталость моряков и обеспечить безопасное управление судном. Нормальное рабочее время определяется из расчета восьмичасового рабочего дня и одного дня отдыха в неделю, однако эти нормы могут и отличаться от приведенных в зависимости от того, что записано в вашем коллективном или трудовом договоре.

Принятие необходимых мер для управления усталостью.



Максимальная продолжительность рабочего времени должна составлять:

- не более 14 часов в течение любого 24-часового периода;
- не более 72 часов в течение любого 7-дневного периода.

Минимальная продолжительность отдыха должна составлять:

- не менее 10 часов отдыха в течение любого 24-часового периода;
- не менее 77 часов отдыха в течение любого 7-дневного периода.

Время отдыха может быть разделено на не более чем два периода, один из которых должен иметь продолжительность не менее 6 часов.

Моряк не можете работать без отдыха более 14 часов.





**Спасибо
за внимание!**