

DRAGOLJUB ARNAUTOVIĆ

Najnovije tendencije u svijetu u obrazovanju pomoraca

(Prikaz rada Međunarodne konferencije o obrazovanju pomoraca)

U Opatiji je od 4. do 7. svibnja 1982. godine održana Međunarodna konferencija o obrazovanju pomoraca u organizaciji Međunarodnog udruženja nastavnika visokih pomorskih škola — fakulteta (IMLA).¹ Na Konferenciji je prisustvovalo oko 160 visokoškolskih nastavnika pomorskih škola i drugih pomorskih stručnjaka iz 17 zemalja, pretežno iz Evrope ali i iz Azije, Afrike i Sjeverne Amerike, te eksperata Međunarodne pomorske savjetodavne organizacije (IMCO).²

Na Konferenciji su dominirala ova pitanja: prvo, saopćenje rezultata najnovijih istraživanja radnih i sociopsiholoških uvjeta na brodovima trgovačke mornarice; drugo, najnovije tendencije u sistemu obrazovanja pomoraca; treće, selekcija kandidata za pomorske škole, i četvrto, potreba psihološke i psihosocijalne edukacije pomoraca.

Cijeli rad Konferencije bio je podređen poznatoj devizi, istaknutnoj u Konvenciji IMCO o minimalnim standardima u obrazovanju pomoraca usvojenoj 1978, a koja glasi »Sigurnija plovidba« — čistije more!«

1. Istraživanje radnih i sociopsiholoških uvjeta na brodovima trgovačke mornarice

Na ovoj Konferenciji više nego i u jednom prethodnom skupu ove vrste raspravljalo se o mogućnosti unapređivanja radne i socijalne sredine na brodovima.

Pokrenuta su brojna saopćenja koja su prezentirala rezultate vrlo serioznih istraživanja ovoga problema. Među njima posebno su, kako u metodološkom tako i u sadržajnom smislu, bili zapaženi rezultati istraživanja dra Dina Binghorsta iz Holandije, dra Helmuta Böhma s Visoke nautičke škole iz Bremena (SR Njemačka), kapetana Jana Karlsena iz Norveške i Davida Andersona iz Velike Britanije.

Rezimeji prezentiranih istraživanja ukazuju na slijedeće:

1.1. — Brod je vrlo složen ekološki, ergonomski i socijalni sistem na koji utječe veliki broj faktora, među kojima je najdominantniji odnos **čovjek — tehnika**. Najkraće, iz odnosa čovjek — tehnika, ovaj odnos sve se više pretvara u relaciju — čovjek — kompjuter.

Ilustracije radi, iznosimo opću shemu ovih odnosa koju je na Konferenciji dao Jan Karlsen iz Norveške (slika 1).

1.2. — Posebnu novost ove Konferencije čine istraživanje socijalnih odnosa na brodovima trgovačke mornarice. Interes za ove odnose, kako ističe D. Binghorst, započeo je, vjerojatno s prvim brodom i završit će se na zadnjem. Ocjenjuje se da istraživanja ove vrste kasne u odnosu na druge društvene grupe i organizacije. Najzapaženija saopćenja o problemima društvenih odnosa i društvene klime na brodu podnijeli su dr Din Binghorst iz Holandije i dr Helmut Böhm iz Zapadne Njemačke.

Saopćavajući rezultate svojih istraživanja o prirodi društvenih odnosa na brodu D. Binghorst zaključuje da tradicionalna brodska organizacija ni u posljednje vrijeme nije se značajno izmijenila i čine je: prvo, centralizirana uprava na kopnu; drugo, hijerarhijska struktura odnosa na brodu, i treće funkcionalna podjela poslova. Poslovi koje obavlja brodska posada, prema ovom autoru, dijele se na:

1.2.1. Organizacione poslove:

- planiranje,
- veza sa obalom i kompanijama, i
- rukovođenje i kontrola.

Ove poslove vrše stariji oficiri na brodu (komandant, prvi oficir i upravitelj stroja).

1.2.2. Operacijske poslove:

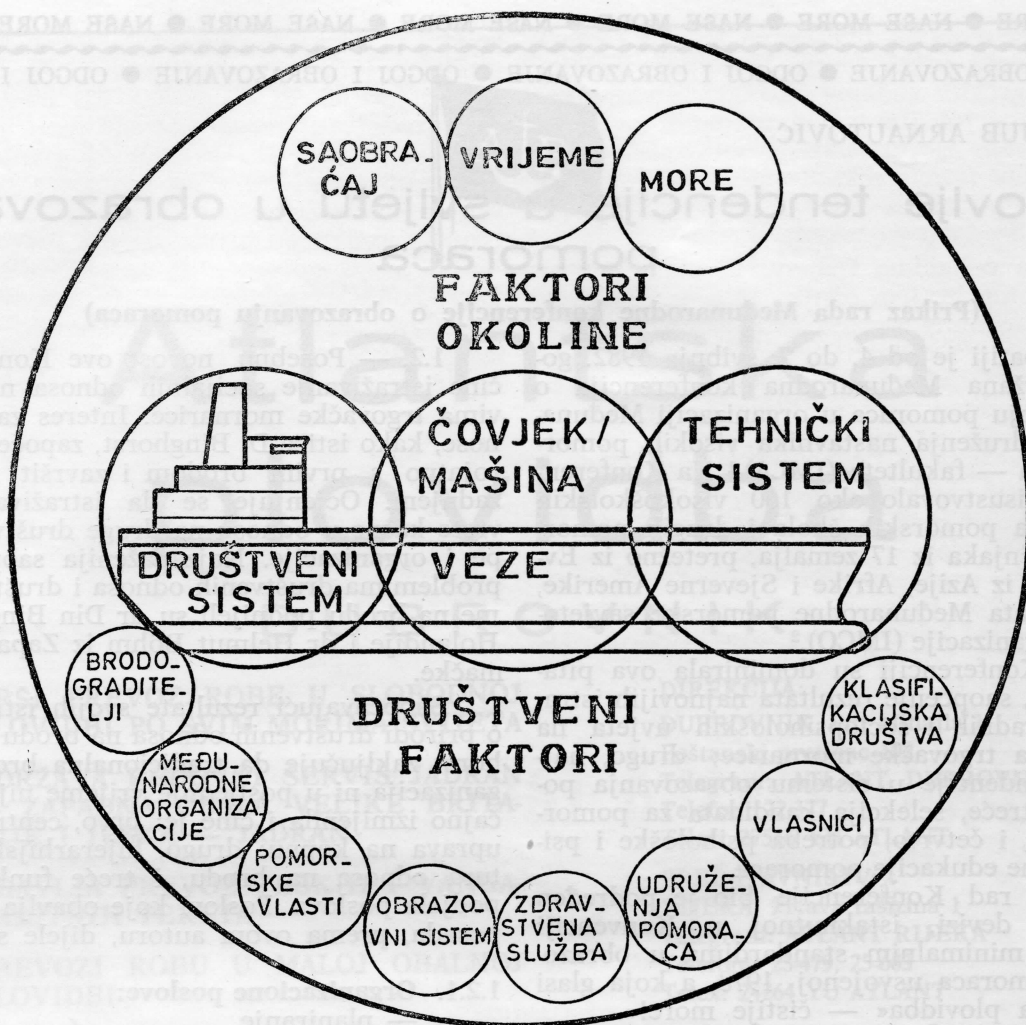
- vođenje broda,
- kontrola ukrcaja i iskrcaja tereta,
- vezivanje broda,
- rad sa opremom za ukrcanje, i
- rad sa opremom za vez

1.2.3. Poslove za održavanje broda

(manipulativni poslovi):

- sigurnosna i protivpožarna oprema broda,
 - rukovanje uređajima za vez, čišćenje i bojadisanje,
 - podmazivanje uređaja i stroja, i
 - rukovanje uređajima na brodu
- Manipulativne poslove obavljaju mornari.

Rezultati istraživanja ovog autora ukazuju na činjenicu da su socijalni kontakti u slobodno vrijeme na brodu veći između ljudi istih struka, te da su uvjetovani više rangom u hijerarhiji brodske organizacije nego radnim mjestom. Strojari se međusobno više dru-



Slika 1.

že nego palubno osoblje, što ukazuje da je socijalna veza veća među strojarskim osobljem u odnosu na palubu. I još jedan podatak iz ovog istraživanja koji vrlo slikovito ukazuje na prirodu odnosa na brodu. Iako se radi o relativno maloj grupi koja sačinjava brodsku posadu (20 do 30 ljudi) koja živi na vrlo uskom prostoru, vrlo malo se poznaju poslovi drugih članova posade, a više od 34% članova posade ne poznaje opće poslove i zadatke broda. Ovakvom stanju donekle pridonosi striktna raspodjela brodskih poslova po službama i smjenama, međutim, ona istovremeno ukazuje na otuđenost i izoliranost članova posade, koja se hitno mora prevladavati, kako bi se životni i mentalno-higijenski uvjeti na brodu značajno poboljšali. Za očekivati je da bi rezultati istraživanja na brodovima naše trgovačke mornarice, s obzirom na karakter društvenih odnosa — u odnosu na prezentiranje Dina Binghorsta — dali mnogo povoljnije rezultate.

Ocjenujući postojeću društvenu klimu na brodovima trgovačke mornarice neadekvatnom — Helmut Böhm, kao mjere za prevladavanje takvog stanja, predlaže: — obaveznu psiho-

socijalnu edukaciju rukovodećeg kadra, selekciju kandidata za pomorce i potrebu ljepše slike o pomorskom pozivu kod kandidata koji se odlučuju za pomorski poziv. (O svemu ovome bit će više riječi u narednom izlaganju).

1.3. — Sve veća automatizacija kao posljedica naglog uspona suvremene tehnologije koja je karakteristična za sve grane tehnike — značajno je uticala i na smanjenje broja članova posade na trgovačkim brodovima. Ova automatizacija više je dotakla strojarsko osoblje u odnosu na palubu i više mornarsko — u odnosu na oficirsko osoblje, tj. rutinske u odnosu na kreativne poslove. Međutim, ističe se, da ovo smanjenje ne može ići u nedogled, jer značajno utiče na sigurnost broda i opterećenje posade i fizičkom i mentalno-higijenskom smislu. Dokle god brodograditelji ne izgrade brodove koji se ne mogu »kvariti«, posebno se to naglašava, čovjeka na brodu ništa ne može zamijeniti. Sasvim je razumljivo da smanjenje osoblja utiče na organizaciju života i rada na brodu i socijalne odnose među brodskim osobljem.

1.4. — Slijedeća tendencija u svjetskom brodarstvu odnosi se na potrebu **smanjenja troškova transporta**, a sve to utiče da se brod što manje zadržava u luci prilikom iskrcaja i ukrcanja tereta. Posljedice toga višestruko se nepovoljno odražavaju na posadu: smanjuje se vrijeme odmora i rekreacije što život na brodu čini još izoliranijim i teže podnošljivim u fizičkom i mentalno-higijenskom smislu (broj odricanja i frustracija se povećava). Gledano u cjelini, sve to životne uvjete na brodu čini vrlo teškim i nedovoljno primamljivim za mladog čovjeka.

1.5. — Prema ocjeni eksperta IMCO, kapetana K. Brüningsa, J. Karlšana i dr. — pomorski poziv predstavlja **opasno zanimanje**. Plovidba morem bremenita je opasnostima, a broj nesreća i udesa na moru veći je nego u drugim profesijama. Kapetan Brünings posebno ukazuje na **opasne terete** koje brodovi trgovačke mornarice iz godine u godinu sve više prevoze. U cilju ilustracije ovog stava autor navodi podatak da se samo u luci Bremen u posljednjih 20 godina udio opasnih tereta u ukupnom teretu povećao za 12 puta, te ističe zahtjev da se priroda opasnih tereta i načini manipulacije na brodu izučavaju kao poseban predmet tokom osnovnog školovanja pomoraca.

Posebno vrijedan doprinos u rasvjetljavanju faktora koji pridonose pojavi nesreća na moru a time i povećanju sigurnosti plovidbe na moru daje J. Karlšen iz Norveške. Ovaj autor analizirao je sve udesa koji su se desili u Norveškoj trgovačkoj mornarici u periodu 1970—1978. godina. Ističemo samo neke važnije rezultate o uzrocima tih udesa, a oni se, u ovom istraživanju mogu svesti na zaključak:

1.5.1. **Vanjski uzroci (28,4%)**: Efekti struje, vjetrova, smanjena vidljivost, noć i dr.

1.5.2. **Tehničke greške (6,8%)**: Greške pogona, daljinskog upravljanja, upravljačkog uređaja, autopilota, električne mreže i sl.

1.5.3. **Neadekvatni navigacijski postupci (8,6%)**: Nedovoljno znanje i iskustvo, manjkavost u pomorskim kartama i organizaciji straže.

1.5.4. **Greške u navigaciji (25,2%)**: Greške u određivanju položaja, greške u manevriranju, greške u procjeni, odlučivanju i izvršavanju manevra.

1.5.5. **Neizvršavanje zadataka (19,5%)**: Oficir straže odsutan s mosta, zaspao za vrijeme dežurstva, vrši stražu pod utjecajem alkohola.

1.5.6. **Drugi brodovi (11,5%)**: Sve greške drugih brodova mogu se svrstati u greške sistema ili greške poslužioaca.

— 1.6. **Zadovoljstvo poslom i životom na brodu i motivacija za pozivom pomorca su nezadovoljavajući**. Do ovih rezultata došao je dr Din Binghorst ispitujući 880 članova posade sa 66 brodova Holandske okeanske plovidbe.

Prema rezultatima istraživanja ovoga autora: svaki drugi ispitanik **ne želi se ovim poslom baviti cijelog života**; svaki treći — ne bi ponovo izabrao ovaj posao; svaki četvrti — odmah bi se iskrcao na kopno samo kad bi imao osiguran posao; dok je samo svaki osmi ispitanik izjavio da mu se dopada posao na brodu.

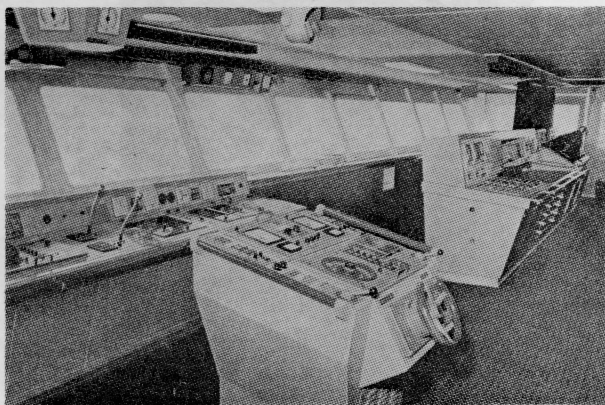
Kad je riječ o zadovoljstvu poslom, prema nalazu istog autora ispitanici su najmanje zadovoljni: s mogućnošću korištenja slobodnog vremena, odmorom, društvenim odnosima na brodu i mogućnostima za napredovanje u službi i s razvojem.

Posljedica svega ovoga je izrazito **velika fluktuacija** na brodovima. Prema nalazima D. Binghorsta tri su perioda u životu pomoraca kada je ta fluktuacija izrazito visoka:

- 25. godina — ženidba, obiteljski život
 - mogućnost napredovanja
 - odlazak na odsluženje vojnog roka.
- 35. godina — obiteljski život, odgoj djece
 - nemogućnost napredovanja
 - privlačnost poslova na kopnu.
- 35. godina — odlazak u kompaniju na rukovodeći položaj
 - bolest
 - mirovina.

2. Unapređenje sistema obrazovanja pomoraca

S obzirom na novine u saobraćaju i tehnologiji, nepodijeljeno je mišljenje sudionika Konferencije da oficir trgovačke mornarice mora danas posjedovati visoko obrazovanje koje će mu omogućiti da uspješno obavlja odgovorne poslove ne samo na brodu, već i na kopnu i u društvu. Konkretnije rečeno, on mora steći upotrebljivo visoko obrazovanje u pomorstvu s obzirom na službu palube, stroj



Potreba ekonomičnog rješavanja upravljačkih kontrola na zapovjedničkom mostu stvorila je standardizirane sustave opskrbljene svim onim što omogućuje kontrolu monitorskim sistemom najvišeg standarda

i transportnu tehnologiju, tj. obrazovanje koje se sve više razvija i konstituira u nauku o pomorstvu koja će pomorcima omogućiti da svoje obaveze uspješno provode na moru, kopnu i brodarskim kompanijama na kopnu.

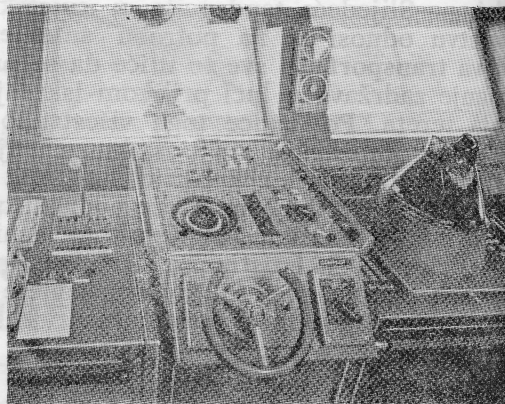
O školovanju oficira trgovačke mornarice bilo je dosta riječi na Konferenciji. O iskustvima ove vrste u Istočnoj Njemačkoj, Poljskoj, Danskoj, Egiptu, Izraelu i Jugoslaviji — bilo je više riječi. U većini zemalja ovo školovanje traje 4 godine (u Poljskoj 4,5).

Kad je riječ o sistemu obrazovanja pomoraca, u svijetu se pojavljuju neke nove tendencije koje se ogledaju u bivalentnom i polivalentnom obrazovanju oficirskog kadra.

O bivalentnom obrazovanju oficira trgovačke mornarice govorio je prof. dr Ulrich Sharnow iz Istočne Njemačke. Ovakav profil kadra istovremeno se školuje i za palubu i za stroj. Školovanje oficira ovoga profila traje 6 godina. Na ovaj način dobio bi se tip bivalentno upotrebljivog oficira, koji bi po tipu obrazovanja bio čvršće vezan za brod (teže bi nalazio posao na kopnu), što bi uveliko smanjilo izuzetno veliku fluktuaciju oficirskog kadra na brodovima trgovačke mornarice.

O polivalentnom obrazovanju pomoraca (za brod, brodarske kompanije i druge poslove u društvu) bilo je riječi u više saopćenja, ali najcjelovitije prikaze dali su komodor Ibrahim Hussein iz Egipta i dr Boris Glavan iz Jugoslavije. Vrlo razrađen i instruktivan prikaz sistema obrazovanja mašinskog osoblja dao je član IMCO, Englez Gordon Hodge.

Na Konferenciji je bilo riječi i o sistemu obrazovanja mornarskog osoblja. Istaknut je zahtjev Konvencije IMCO o obrazovanju pomoraca (1978) po kome je obavezno sistemsko obrazovanje svih pomoraca od oficira do mor-



Dio zapovjedničkog mosta s kontrolama

nara i ono mora imati svoj teorijski i praktični dio. Veću pažnju ovom problemu posvetili su kapetan Fin Bergman iz Danske i komodor Ibrahim Hussein iz Egipta. Dansko iskustvo u obrazovanju mornara podrazumijeva obavezne stručne seminare od 10 tjedana (za osoblje stroja) do 21 tjedan (za osoblje palube). Autor se zalaže za uvođenje jedinog seminara za mornare palube i stroja u trajanju od 21 tjedna, istovremeno nudeći plansku mrežu relevantnih sadržaja, koje na seminaru treba apsolvirati. Komodor Ibrahim Hussein, koji je inače detaljno govorio o sistemu i režimu školovanja u Mornaričkoj trgovačkoj akademiji u Aleksandriji — spominjao je i seminare za mornare koji se u njoj provode.

U okviru ove globalne teme na Konferenciji je bilo dosta govora i o unapređenju praktičnih oblika nastave studenata, unapređenju NPP i usavršavanju nastavnika, te učenju engleskog jezika i potrebi uljepšavanja slike o pozivu kod studenata tokom školovanja.

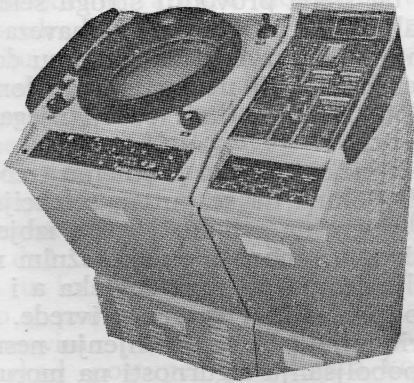
Najveći broj saopćenja iz ove oblasti odnosio se na **unapređenje praktičnih formi** nastave studenata pomorskih škola. U okviru toga dominirale su teme o primjeni simulatora u nastavi pomorskih škola i metodici prakse studenata na brodovima.

Na Konferenciji se iskristalizirao stav da edukaciju pomoraca, posebno oficirskog kadra treba provoditi ovim redom: prvo, teorijska nastava, drugo, obuka na simulatorima; i treće, praksa na brodovima (najprije školskim, a onda na brodarskim kompanijama).

Kad je riječ o **upotrebi simulatora u edukaciji pomoraca** nepodijeljen je stav eksperata da je njihova upotreba obavezna u obuci oficira, kako palube tako i stroja, uz naglašeniji zahtjev da se oni koriste u obuci oficira palube. Ističe se neophodnost da na simulatorima student provede minimum 20 sati obuke. Na Konferenciji je bilo dosta riječi i o radu sa simulatorima u obuci osoblja komandnog mosta. Vrlo instruktivne priloge u ovom radu dali su kapetan Pol Van Lenen iz Danske i dr Torn Berg iz Norveške, dok je Holanđanin



Moderni upravljački pult. Postoje velike mogućnosti izbora različitih upravljačkih kontrola i opreme



RAYTHEON protusudarni sistem (Raycas) uključuje osvijetljeni radarski pokazivač s ugrađenim računalom i kontrolnom pločom

Ben Jaspers govorio o upotrebi simulatora za obuku osoblja stroja.

Skoro svi autori koji su govorili o edukaciji pomoraca posebno su isticali zahtjev obaveznog provođenja brodske prakse studenata pomorskih škola. I ne samo to, već i potrebu da se provode sve tri forme ove prakse: opća, specijalistička i praksa na brodarskim kompanijama. U tom pogledu bilo je posebno zapaženo izlaganje kapetana Miroslava Jurdzinski iz Gdynia-e, koji je govorio o poljskim iskustvima, inače vrlo instruktivnim i za nas. Ova praksa se u Poljskoj mornaričkoj trgovačkoj akademiji u Gdynia-i provodi u tri faze — u ukupnom trajanju od 18 mjeseci za vrijeme 4,5-godišnjeg školovanja. Autor posebno govori o potrebi dobre methodske razrade ovoga dijela obuke te obaveze posade školskih brodova, posebno oficirskog kadra, u pogledu stručnosti i metodičke osposobljenosti.

Vrlo interesantno saopćenje, koje se odnosi na potrebu unapređenja NPP i usavršavanja nastavnika, podnio je dekan Mornaričke trgovačke akademije u Abidjanu (Obala Slovene Kosti) Alfonso Sadek. U saopćenju autor je posebno naglasio potrebu zemalja u razvoju da izuzetnu pažnju posvećuju izgradnji vlastitog kadra te da prate novitete u tehnologiji i prestano unapređuju materijalnu bazu škole.

Dva saopćenja odnosila su se na metodičke probleme izučavanja engleskog jezika u pomorskim školama. Posebni interes i pažnju izazvalo je saopćenje prof. Freda Weeksa s Visoke pomorske škole iz Plymoutha (Velika Britanija), koje se odnosilo na metodičke probleme izučavanja »engleskog za pomorce«. Autor ističe važnost izučavanja engleskog jezika u pomorskim školama predlažući da se ovaj jezik u pomorskim školama smatra stručnim predmetom. Ovaj autor ističe tezu da je za uspješno izučavanje »engleskog za pomorce« neophodno samo osnovno znanje iz engleskog, naglašavajući istovremeno da je za osoblje palube važnije govorno, a za strojare — pisano poznavanje engleskog jezika.

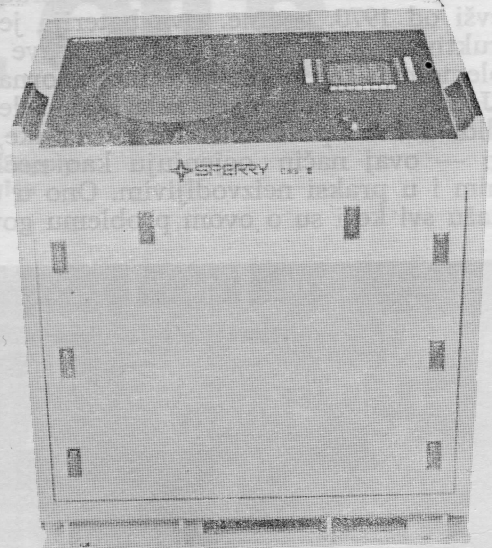
I konačno, da kažemo samo još nekoliko riječi o zahtjevu koji je u svom saopćenju iznio Nijemac Helmut Böhm, a istakli još neki autori — da se tokom školovanja kod studenata stvara ljepša slika o pozivu, odnosno, potrebi da se ističu pozitivni aspekti pomorskog zvanja. Na ovaj način, po mišljenju autora, povećat će se ekonomska dobit, sigurnost na brodu i mentalno zdravlje pomoraca. Ovo bi trebalo da bude briga i zadatak ne samo pomorskih škola već i brodara kao i svih onih koji su direktno ili indirektno povezani sa morem i pomorskim prometom.

3. Selekcija studenata pomorskih škola i fakulteta

Veliko mjesto i značaj na Konferenciji dat je potrebi selekcije kandidata za pomorske škole. Izvršavanje zadataka trgovačkih brodova na moru, istaknuto je na Konferenciji, traži od članova posade veliku budnost, odgovornost i pojačan stupanj dobre obučenosti.

O ovom problemu bilo je na Konferenciji dosta riječi. U četiri saopćenja i jednoj diskusiji — bilo je riječi o potrebi psihološke selekcije. Istaknuto je da se psihološkoj selekciji, koja je inače u ostalim granama industrije odavno prihvaćena, u pomorstvu ne poklanja ni približno potrebna pažnja te da kod odgovornih u ovoj grani industrije ima neopravdanog nepovjerenja i oklijevanja. Ističe se da se ovom problemu na Istoku posvećuje veća pažnja nego na Zapadu, te da bi bilo neophodno vršiti psihološku selekciju kandidata pomorskih škola koja se, kako se ističe, jedino vrši u Izraelu.

Najviše interesa i pažnje u ovom problemu izazvalo je izlaganje izraelskog stručnjaka kapetana Davida Shoshani psihološkim testovima koji se primjenjuju u selekciji osoblja



SPERRY CAS II protusudarni sistem sadrži PPI pokazivač, ekran elektroničkog računala i komandnu ručicu

za pomorske škole u Izraelu (saopćenje pročitao njegov zemljak psiholog dr Alfred Wachs a zapažena su i izlaganja o ovoj temi i Nijemca dr Helmuta Böhm, Engleza Hodge i Andersona. Dr Helmut Böhm, koji je veliki dio svog saopćenja posvetio ovom problemu predložio je da psihološka selekcija bude centralna tema slijedeće Međunarodne konferencije o obrazovanju pomoraca, koja će se održati u Malmö-u u Švedskoj 1984. godine.

U isticanju poželjnih svojstava i sposobnosti koje treba da posjeduje kandidat za studenta pomorskih škola najzaokruženiju sliku svojstava dali su Englez Gordon Hodge i Izraelac D. Shoshani. D. Hodge nabraja slijedeća svojstva i kvalitete:

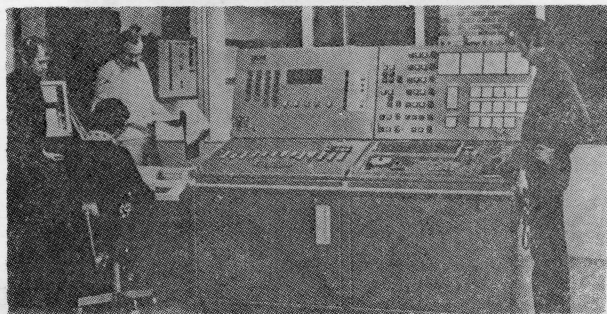
- prosječna inteligencija;
- prosječno opće i tehničko znanje,
- prosječna matematička znanja;
- sposobnost prostorne percepcije;
- dobra koordinacija oko — ruka;
- motivacija formirana na osnovu prave slike o pozivu;
- osobine ličnosti: spremnost da se na duži rok živi i radi s istim osobama na uskom prostoru; spremnost na odricanja (spremnost da žive odvojeno od obitelji, drugih ljudi i društva u cjelini).

Po D. Shoshani:

- vizualne sposobnosti;
- tehnička znanja;
- adekvatna motivacija (prava slika o pozivu);
- osobine ličnosti: smisao za interpersonalne odnose; inicijativa; smisao za rukovođenje i sl.

U okviru saopćenja kapetana Shoshani detaljno je bilo riječi o bateriji psiholoških testova koja se koristi u selekciji kandidata za Visoku pomorsku školu u Haifi u Izraelu — počevši od 1970. godine. Ova baterija je vrlo instruktivna za psihologe koji se bave ovim problemom u trgovačkoj i ratnoj mornarici.

Jedan broj autora se zalaže za selekciju kandidata kroz praktične forme obuke, dok drugi — ovaj način ocjenjuju kao neekonomičnim i u praksi neizvodljivim. Ono u čemu se slažu svi koji su o ovom problemu govorili



Norveški strojarji za vrijeme vježbe na strojar-skom simulatoru u Trondheimu

— to je da treba provoditi strogu selekciju u toku realizacije programskih obaveza tokom školovanja i ne dozvoliti da diplomu dobije nijedan kandidat koji ne ispunjava donji nivo neophodnih zahtjeva koji će od njega tražiti budući poziv.

U zaključku o ovom problemu treba istaći misao H. Böhma da se putem selekcije mogu mimoći pogrešne odluke i tako izbjeći promašen život na moru s dalekosežnim negativnim posljedicama po toga čovjeka a i pomorstvo kao profesiju i granu privrede. Na taj način pridonijelo bi se smanjenju nesreća na moru i poboljšanju sigurnosti na moru — što je opća deviza ove Konferencije.

4. Psihološka edukacija studenata pomorskih škola i fakulteta

Suvremeni trgovački brodovi su opremljeni vrlo složenim i modernim tehničkim sredstvima (uređaji, mehanizmi, oprema). Zavisnost svih članova posade o brodu i opremi i tehnici na njemu čini zavisnim svakog člana posade međusobno; to pojačava i velika izoliranost brodske posade od drugih ljudi koja je posebno karakteristična za duge prekoceanske pruge. Posebno se naglašava da priroda zadataka trgovačkog broda i specifičnost ambijenta u kojem se oni izvršavaju impliciraju dobru organizaciju, stručno i efikasno rukovođenje, koje je najdirektnije vezano za racionalno i efikasno korištenje ljudi i sredstava na brodu u vremenskoj i prostornoj dimenziji.

Pored potrebe selekcije, o kojoj je bilo dosta govora na Konferenciji, jedan broj autora ističe zahtjev da se više pažnje posveti psihološkoj edukaciji studenata pomorskih škola i fakulteta, a posebno psiho-socijalnoj i mentalno-higijenskoj edukaciji.

Ističemo samo neke sadržaje prema ocjenama koje su se čule na Konferenciji, a koji bi našli mjesta u okviru jednog novog predmeta u Nastavnom programu studenata pomorskih škola.

Uspješno rukovođenje brodskom posadom, ističe jedan od autora, usko je povezano sa poznavanjem psihologije ličnosti pomoraca, a posebno strukture ličnosti, zrelih formama ponašanja ličnosti, frustracijama i konfliktima, mehanizmima obrane, poremećenim formama ponašanja ličnosti i sl.

Nadalje, samim tim što je brodska posada karakteristična mala društvena grupa, ističe se da problemi kojima se bavi socijalna psihologija, a posebno grupni procesi i problemi rukovođenja brodskim kolektivom — moraju naći mjesta u programu edukacije studenata pomorskih škola i fakulteta.

Prema ocjeni psihologa, koji se bave mentalnom higijenom, brodska sredina, posebno na dužim putovanjima, najteži je skup izdavanja, kidanja i odvajanja, te da je brodski život na trgovačkim brodovima izuzetno nepovoljna mentalno-higijenska situacija, koja

iz već navedenih razloga, negativno utiče na duševno zdravlje posade. Svi ti faktori imaju tendenciju sumacije i poslije određenog vremena kod pojedinaca ili grupa mogu stvoriti krizne periode, koji nastaju kao rezultat nagomilane tenzije. Posljedica toga vrlo često može biti agresivno reagiranje pojedinaca ili grupa, koje se često završava tučama mornara, ali i drugim oblicima ponašanja (alkoholizam, droge i dr.). Stalni susreti s istim licima, sudaranja u interesima i potrebama (ulazi se prečesto u psihološko polje pojedinaca) stvaraju članovima posade dodatne teškoće. Otuđda ponekad postupci pojedinaca koji je za druge socijalne situacije bezazlen, ovdje mogu izazvati agresivne reakcije drugih pojedinaca.

Vrlo često se javlja snažna potreba za kvalitetnom promjenom komunikacija. Sve ovo može dovesti do tzv. »sekundarne neurotizacije«, koja je uzrokovana situacionim faktorima. Vrlo je važno da ove psihološke reakcije poznaje rukovodeće osoblje na brodu, da poznaju njihove uzroke i da poduzimaju mjere sekundarne mentalno-higijenske prevencije.

Sve ovo uvjetuje potrebu ozbiljnije edukacije studenata pomorskih škola i fakulteta iz oblasti mentalne higijene, kao naučne psi-

hološke discipline, a posebno upoznavanje ponašanja i postupaka rukovodilaca koji doprinose očuvanju duševnog zdravlja članova posade, odnosno, osposobljavanje studenata za uočavanje uzroka i bolje razumijevanje početnih znakova teškoća i poduzimanje mjera saniranja toga stanja. Drugim riječima, radi se o osposobljavanju studenata za najneophodniju sekundarnu mentalno-higijensku prevenciju.

Najkraće, sadržaji ove vrste, koje bi trebalo da izučavaju studenti pomorskih škola (fakulteta) predstavljaju interdisciplinarnu sadržaje iz socijalne psihologije, sociologije i psihologije rada te psihologije ličnosti, učenja, motivacije i mentalne higijene. Najpotpuniji koncept o ovom problemu na Međunarodnoj konferenciji o obrazovanju pomoraca u Opatiji dao je Nijemac Helmut Böhm iz Bremena.

Sve ove sadržaje, po ocjeni nekih autora, bilo bi moguće izučavati u okviru jedinstvenog dvosemestralnog predmeta za sve smjereve pod općim naslovom »Psihosocijalni aspekti pomorskog prometa«.

Ovo bi bio najjednostavniji kroki točaka novih prodora i tendencija u obrazovanju pomoraca u svijetu, a o kojima je bilo riječi na Međunarodnoj konferenciji u Opatiji.

Castrol

MARINE OILS

World-wide 24 hours Supply
and technical service



Please contact:
The Burmah Oil (Deutschland) GmbH
Castrol Marine Division
Esplanade 39, 2000 Hamburg 36
Phone: 04035941
Telex: 213676

Our Agent in Yugoslavia:
Transjug Rijeka
Tršćanska 8
RIJEKA
Phone: 311 11
Telex: 24115