

САМОУБИЙСТВА СРЕДИ МОРЕПЛАВАТЕЛЕЙ: ОТ ЛЕГЕНД АНТИЧНОСТИ ДО НАШИХ ДНЕЙ

В.А. Розанов

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет», г. Санкт-Петербург, Россия

ФГБУ «НМИЦ психиатрии и неврологии им. В.М. Бехтерева», г. Санкт-Петербург, Россия

SUICIDES AMONG SEAFARERS: FROM ANTIQUITY LEGENDS TO CONTEMPORARY CONTEXT

V.A. Rozanov

St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russia

V.M. Bekhterev National Medical Research Center for Psychiatry and Neurology, St. Petersburg, Russia

Сведения об авторе:

Розанов Всеволод Анатоліевич – доктор медичинських наук, професор (SPIN-код: 1978-9868; Researcher ID: M-2288-2017; ORCID iD: 0000-0002-9641-7120). Место работы и должность: профессор кафедры психологии здоровья и отклоняющегося поведения факультета психологии ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет». Адрес: Россия, 199034, г. Санкт-Петербург, наб. Макарова, д. 6. Телефон: +7 (812) 324-25-74; Главный научный сотрудник отделения пограничных расстройств и психотерапии ФГБУ «НМИЦ психиатрии и неврологии им. В.М. Бехтерева». Адрес: Россия, 192019, ул. Бехтерева, 3. Телефон: +7 (812) 324-25-74, электронный адрес: v.rozanov@spbu.ru

Information about the author:

Rozanov Vsevolod Anatolievich – MD, PhD, Professor (SPIN-code: 1978-9868; Researcher ID: M-2288-2017; ORCID iD: 0000-0002-9641-7120). Place of work and position: Professor at the Chair of Psychology of Health and Deviant Behavior, Department of Psychology of “St. Petersburg State University”. Address: Russia, 199034, St. Petersburg, 6 Makarova embankment. Phone: +7 (812) 324-25-74; Chief Scientist, Department of Borderline Disorders and Psychotherapy, “V.M.Bekhterev National Medical Research Center for Psychiatry and Neurology”. Address: Russia, 192019, St. Petersburg, 3 Bekhtereva st., email: v.rozanov@spbu.ru

В последние годы в различных источниках все чаще поднимается вопрос о самоубийствах среди моряков торгового флота. Необходим анализ данной проблемы с точки зрения возможных причин увеличения числа случаев и разработки рациональных подходов к превенции, учитывая особенности труда данного контингента. *Методика.* Описательный обзор, базирующийся на поиске как в научных, так и сетевых источниках, с учётом всех возможных аспектов проблемы – суицидологических, медицинских, профессиональных, гигиенических, экономических и правовых. *Результаты.* Объективных данных в этой области мало, все исследования, основанные на учёте смертности и её причин, касаются второй половины прошлого века. Эти источники устарели и к тому же дают противоречивую информацию, в ряде случаев индексы среди моряков существенно ниже, чем среди работающих мужчин в общей популяции, иногда – на том же уровне. Некоторые академические структуры в последние годы дают осторожные оценки, свидетельствующие о росте смертности моряков торгового флота. Существует значительная неопределённость в квалификации произошедшего, поскольку часто люди просто исчезают с борта судна. В то же время, современные сетевые источники, принадлежащие профессиональным союзам, морскому бизнесу или общественным организациям, рисуют довольно мрачную картину, утверждая о многократном росте за последние годы. Суициды на борту непосредственно связаны с возросшим уровнем стресса и психоэмоционального напряжения на рабочих местах, в том числе, в связи с пандемией. Многие источники связывают неблагоприятную динамику с глобальными изменениями, произошедшими в морском бизнесе за последние десятилетия, исчезновением национальных пароходств, политикой крупных судоходных компаний, минимизирующих свои расходы за счёт найма более дешёвой рабочей силы и интенсификации труда в отрасли. Многочисленные исследования свидетельствуют о том, что ведущей проблемой в настоящее время является ухудшение психического здоровья моряков, распространение тревоги, депрессии и суицидальных мыслей в условиях малочисленных межнациональных разноязычных экипажей, с высокой вероятностью конфликтов и буллинга. Одной из вероятных причин может быть приход на флот

молодых кадров с имеющимися проблемами психического здоровья, интернет-зависимостью и недостаточной стрессоустойчивостью. *Заключение.* Суициды среди моряков, судя по всему, имеют тенденцию к росту. Активная позиция многих профессиональных структур влияет на судоходные компании и стимулирует разнообразные меры превенции, основанные преимущественно на онлайн-технологиях, приложениях, опросах и распространении позитивных рекомендаций по укреплению психического здоровья моряков. Представляется целесообразным усилить образовательные подходы при подготовке кадров судоводителей в профильных вузах и активизировать повышение квалификации врачей медкомиссий по отбору плавсостава в сфере психического здоровья.

Ключевые слова: суицид, мореплаватели, исторические факты, современный морской торговый флот, психическое здоровье моряков, превенция

Самоубийства среди мореплавателей – это тема, имеющая несколько измерений. С одной стороны, можно обратиться к историческим фактам, в том числе, уходящим вглубь веков, включая многочисленные мифы и легенды, распространённые среди моряков, о бесследном исчезновении с борта судна, о кораблях-призраках и т.д. [1, 2]. С другой – можно проанализировать, как изменилась ситуация за последние 50 лет, и каковы тенденции сегодня на торговом и военном флоте. В первом варианте (торговый флот и всё, что с ним связано) эта тема воспринимается как частный случай проблемы суицидальных рисков внутри различных профессиональных групп [3]. Во втором варианте – как частный случай проблемы суицидов в вооружённых силах [4]. При этом неминуемо возникают вопросы – рассматривать ли самоубийства только на борту корабля, то есть во время рейса (миссии, задания)? Или принимать во внимание прежде всего факт принадлежности к морской профессии, а обстоятельства (в море, во время стоянки, в межрейсовом периоде) учитывать только как вторичные? Учитывая специфический профессиональный контекст (обычно человек, став мореплавателем, отдаёт этому всю свою жизнь, и его профессия накладывает отпечаток на все её обстоятельства) необходимо рассмотреть, насколько это возможно, все варианты. С точки зрения превенции, в первую очередь важно проанализировать возможности во время нахождения в море, когда ресурсы ограничены. Эти соображения были положены в основу нашего описательного обзора, посвящённого данной проблеме.

Методика

Осуществлялся поиск информации из всех возможных источников, как научных (PubMed, eLibrary, Киберленинка), так и сетевых поисковиков (Google, Yandex) по ключевым словам «самоубийство моряка», «самоубийства мореплавателей», «суицид на торговом флоте», «суицид на судне», с учётом всех

Suicide among seafarers is a topic with several dimensions. On the one hand, it is possible to refer to historical facts, including numerous myths and legends spread among seafarers about disappearance without a trace from the ship, about ghost ships, etc. [1, 2]. On the other hand, it is possible to analyze how the situation has changed over the last 50 years, and what are the trends today in the merchant and military fleets. In the first variant (merchant fleet and everything related to it), this topic is perceived as a special case of the problem of suicide risks within various professional groups [3]. In the second variant – as a special case of the problem of suicides in the armed forces [4]. When discussing this problem questions inevitably arise – should suicides be considered only on board a ship, i.e. during a voyage (mission, assignment)? Or should the fact of belonging to a maritime profession be taken into account first and foremost, and the circumstances (at sea, during anchorage, between voyages) be considered only as secondary? Taking into account the specific professional context (usually a person, having become a mariner, gives his whole life to it, and his profession imprints on all its circumstances) it is necessary to consider, as far as possible, all options. From a prevention perspective, it is most important to analyze the options while being at sea when resources are limited. These considerations formed the basis of this narrative review.

Methodology

We searched for information from all possible sources, both scientific (PubMed, eLibrary, Cyberleninka) and network search engines (Google, Yandex) using the key words “suicide of a sailor”, “suicide of seafarers”, “suicide in the merchant fleet”, “su-

возможных аспектов проблемы – суицидологических, медицинских, профессиональных, гигиенических, экономических и правовых.

Проблема, которая скрывается

Прежде всего, необходимо подчеркнуть *актуальность* данной темы и её латентность, закрытость. В широком общественном сознании суициды среди моряков не привлекают какого-то особого внимания, как будто такая проблема не существует. Однако при знакомстве с профессиональными морскими сетевыми источниками (он-лайн газетами, бюллетенями различных организаций, связанных с морским бизнесом, сообщениями морских блогеров и различными тематическими веб-сайтами) появляется ощущение серьёзности происходящего. Так, в разделе «Происшествия» на различных сайтах по морской тематике часто фигурируют такие сообщения «моряк найден повешенным в каюте», «при неизвестных обстоятельствах моряк выпал за борт и погиб», «на борту судна скончался член экипажа, по предварительным данным, он совершил самоубийство» и т.д. Сообщения крайне скудные, не содержат, как правило, какой-либо информации о возрасте и об обстоятельствах происшествия, однако почти всегда упоминают название судна, владельца, а также регион или порт, где это произошло.

Определённую информацию можно почерпнуть из периодически публикуемых отчётов о смертельных случаях на борту судов. Так, в соответствующем отчёте, касающегося экипажей судов под флагом Великобритании за 1996-2005 гг., приводятся данные о 32 травмах со смертельным исходом и утоплениях, 59 смертях вследствие заболеваний, четырёх суицидах и 22 случаях при невыясненных обстоятельствах [5]. При этом автор прямо говорит о том, что «власти часто не хотят огорчать родных и друзей, сообщая им о смерти от самоубийства, если нет веских доказательств, например, предсмертной записки. Вполне вероятно, что некоторые из девяти человек, пропавших в море, и восемь человек, которые пропали без вести, но впоследствии были найдены утонувшими, также были самоубийцами» [5]. В более позднем аналогичном отчёте авторы обратились к 30 морским компаниям, но получили данные только от 7 на условиях анонимности, то есть отчёт априори носит неполный характер. В нём делается вывод о том, что за этот период, при общей тенденции к снижению смертельных случаев, самоубийства составили 3,8% от общего числа смертей на борту [6]. При этом ком-

icide onboard a ship”, taking into account all possible aspects of the problem - suicidalological, medical, professional, hygienic, economic and legal.

Relevance. The problem that is hidden

First of all, it is necessary to emphasize the relevance of this topic and its latency, closedness. In the broad public consciousness suicides among seafarers do not attract any special attention, as if such a problem does not exist. However, when getting acquainted with professional maritime online sources (online newspapers, bulletins of various organizations related to maritime business, reports of maritime bloggers and various thematic websites), one gets a sense of the seriousness of what is going on. For example, in the section “Incidents” on various maritime websites there are often such messages as “a sailor was found hanged in his cabin”, “a sailor fell overboard and died under unknown circumstances”, “a crew member died on board the ship, according to preliminary data, he committed suicide”, etc. The reports are extremely sparse, usually lacking any information on the age and circumstances of the incident, but almost always mentioning the name of the ship, the owner, and the region or port where it occurred.

Some information can be obtained from periodically published reports on fatalities on board ships. For example, the corresponding report on the crews of British flagged vessels for 1996-2005 contains data on 32 fatal injuries and drownings, 59 deaths due to diseases, four suicides and 22 cases in unclear circumstances [5]. It is remarkable that the author explicitly states that “authorities often do not want to upset family and friends by reporting deaths by suicide unless there is strong evidence, such as a suicide note. It is likely that some of the nine people missing at sea and the eight people who went missing but were later found drowned were also suicides” [5]. In a more recent similar report, the authors contacted 30 maritime companies, but received data from only 7 on condition of anonymity, i.e. the report is a priori incomplete. It concludes that during this period, with a general downward trend in fatalities, suicides accounted for 3,8% of the total number of

пании начали систематически предоставлять данные о суицидах на судах своей юрисдикции только начиная с 2007 г. (предположительно ранее они просто входили в общее число смертей без детализации), и в отдельные годы суициды составляли до 15% всех смертей [6]. В связи с этим уместно процитировать характерный заголовок на ресурсе <https://www.seafarersjournal.com/>: «Тайна, покрытая мраком: о суицидах на судах молчат, чтобы не омрачать репутацию судовладельца» [7].

Интересные данные предоставляет современная морская блогосфера. Так, на канале морского капитана Тимура Рудова (183 тыс. подписчиков)¹ был размещен 20-минутный рассказ о суициде на борту. Речь шла об ошибке старшего механика (возраст 50 лет), которая привела к серьезным экономическим последствиям. Старший механик, у которого ранее уже была нештатная ситуация, не вынес всего произошедшего и покончил с собой на борту судна [8]. Интересен не сам случай (вероятно, достаточно типичный, поскольку ответственность на судах у командного состава за свои действия очень высока, и на кону часто стоит вся карьера моряка), а реакция подписчиков блога. Из 148 комментариев (сохранившихся в течение месяца), в 21 из них подписчики припомнили случай самоубийства на борту (причём, иногда не один), с которым пришлось столкнуться за всю морскую карьеру. Общий тон комментариев – сочувственный по отношению к жертвам суицида, с попытками найти объяснения произошедшему (плохие новости из дома, тяжёлый диагноз, проблемы в семье, в отношениях, конфликт на борту, буллинг со стороны команды, несправедливость со стороны начальства, алкоголь), и при этом – признание того, что каждая такая ситуация представляет собой большую проблему на борту, в чужих водах, с огромными последствиями в виде расследований и т.д. Поэтому всегда есть соблазн отнести произошедшее за счёт несчастного случая (падение за борт во время шторма, неосторожность, усталость экипажа и т.д.).

Таким образом, скорее всего правы те, кто заявляет о суицидах среди моряков как о серьёзной проблеме, которая в силу различных причин, и в связи с интересами различных сторон (судовладельческие компании, страховые фирмы, морские капитаны, органы расследования происшествий на судах), оста-

deaths on board [6]. At the same time, companies began to systematically report data on suicides on ships of their jurisdiction only from 2007 onwards (presumably earlier they simply included them in the total number of deaths without details), and in some years suicides accounted for up to 15% of all deaths [6]. In this regard, it is appropriate to quote a characteristic headline on the resource <https://www.seafarersjournal.com/>: “Mystery shrouded in darkness: suicides on ships are kept silent in order not to tarnish the reputation of the shipowner” [7].

Interesting data is provided by the modern maritime blogosphere. For example, the channel of sea captain Tymur Rudov (183 thousand subscribers) posted a 20-minute story about suicide on board. It was about the mistake of a chief engineer (age 50), which led to serious economic consequences. The master mechanic, who already had a previous emergency situation, could not bear all that had happened and committed suicide on board the ship [8]. Is not the case itself that is interesting (probably rather typical, since the responsibility of engineering staff for their actions on ships is very high, and often the entire career of a seafarer is at stake), but the reaction of the blog subscribers. Out of 148 comments (saved during the month), in 21 of them subscribers recalled a case of suicide on board (and sometimes more than one) that they had encountered during their entire maritime career. The general tone of the comments is sympathetic towards the suicide victims, with attempts to find explanations for what happened (bad news from home, severe diagnosis, family problems, relationship problems, conflict on board, bullying by the crew, injustice from superiors, alcohol), while recognizing that every such situation is a big problem on board, in foreign waters, with huge consequences in the form of investigations, etc. So there is always the temptation to attribute what happened to an accident (falling overboard in a storm, carelessness, fatigue of the crew, etc.).

Thus, those who claim that suicides among seafarers are a serious problem, which, for various reasons and due to the

¹ Capt. Tymur Rudov. <https://www.youtube.com/watch?v=Mrbzd2uFZJA>

ётся очень недооценённой, латентной, во многом скрытой от постороннего взгляда. Это очень затрудняет её объективный анализ.

Сведения из мифологии и литературы

Морские мифы и легенды чрезвычайно живучи и, несмотря на то что мы живем в XXI веке, где, казалось бы, нельзя скрыться от наблюдения и объективной информации, продолжают пользоваться популярностью и влиять на умы мореплавателей. Известны многочисленные истории и поверья, связанные с водой и водоёмами, относительно того, что русалки, сирены, nereиды и наяды способны «затянуть под воду» человека. Как известно, Одиссей приказал залепить уши воском своей команде, а самого себя привязать к мачте, чтобы не поддаться сладким голосам сирен, из-за которых моряки, якобы, бросались в воду и погибали. Многочисленные верования и рассказы о сиренах и русалках являются частью фольклора многих стран, приписывая им как положительные, так и отрицательные качества [8]. Есть вполне рациональные объяснения этим мифам – моряки в условиях длительного плавания и изоляции, на фоне эротических переживаний и длительного воздержания могли принимать за этих существ некоторых морских животных, в частности, ламантингов. Возможно и другое – «голоса моря», навеянные монотонностью длительного путешествия, изоляцией, ощущением потерянности в бескрайних просторах моря или океана, могли становиться причиной кратковременного помрачения, толкающего на самоубийство.

Известны также истории о кораблях без экипажа, на которых не было никаких признаков борьбы или насилия, как будто вся команда покинула корабль посреди океана [9]. В числе вероятных причин этого, наряду с такими, как волнение моря, преступления на борту, алкоголь или пиратство, упоминается в том числе и самоубийство [9]. Существует, в частности, гипотеза о суицидогенном влиянии инфразвука, генерируемого волнением моря или порывами ветра [1, 2, 9]. Возникновение инфразвуковых волн над морской поверхностью – научно подтверждённое явление, изучаемое различными физическими и математическими методами [10]. Известно, что инфразвук вызывает целый комплекс неблагоприятных физиологических нарушений, включая головокружение, тошноту, ощущение вибрации внутренних органов, затруднение дыхания, безотчетную тревогу, страх, раздражительность, головную

interests of various parties (shipowners, insurance companies, sea captains, ship accident investigation authorities), remains very underestimated, latent, and largely hidden from view. This makes it very difficult to analyze it objectively.

Information from mythology and literature

Nautical myths and legends are extremely resilient and, despite the fact that we live in the 21st century, where it seems impossible to hide from observation and objective information, continue to enjoy popularity and influence the minds of seafarers. There are numerous stories and beliefs related to water and reservoirs, concerning the fact that mermaids, sirens, nereids and naiads are able to “pull a person under water”. It is known that Odysseus ordered to put wax in the ears of his crew, and to tie himself to the mast in order not to succumb to the sweet voices of sirens, because of which sailors allegedly threw themselves into the water and died. Numerous beliefs and stories about sirens and mermaids are part of the folklore of many countries, attributing to them both positive and negative qualities [8]. There are quite rational explanations for these myths – sailors in conditions of long voyages and isolation, haunted by erotic experiences under long abstinence could take for these creatures some marine animals, in particular, manatees. Another possibility is that the “voices of the sea”, inspired by the monotony of a long voyage, isolation, the feeling of being lost in the vast expanse of the sea or ocean, could become the cause of short-term obscurity, pushing to suicide.

There are also stories of crewless ships that showed no signs of struggle or violence, as if the entire crew had abandoned ship in the middle of the ocean [9]. Suicide has been cited as one of the likely causes, along with sea agitation, crime on board, alcohol or piracy [9]. There is, in particular, a hypothesis about the suicidogenic effect of infrasound generated by sea waves or wind gusts [1, 2, 9]. The occurrence of infrasound waves over the sea surface is a scientifically confirmed phenomenon studied by various physical and mathematical methods [10]. It is known that infrasound causes a whole

боль и другие неприятные и болезненные симптомы [11]. Нельзя исключить, что инфразвук относится к числу тех внешних (экологических) факторов, которые способны влиять на суицидальное поведение, наряду с погодными условиями, гелиогеомагнитными влияниями и другими природными явлениями [12].

Если говорить о примерах из литературы, то конечно же, необходимо вспомнить роман «Мартин Иден», который заканчивается самоубийством знаменитого писателя, ранее простого моряка. Это главное и, несомненно, автобиографическое произведение Джека Лондона, чья смерть в возрасте 41 года от передозировки морфия, вероятно, была самоубийством. Всё, что предшествовало самоубийству главного героя, потерявшего веру в жизнь и охваченного глубоким разочарованием, описано очень детально, включая такие симптомы как инсомния, ангедония, раздражительность, мучительный поиск выхода. Характерно, что решение покончить с собой приходит на борту пассажирского лайнера в тропиках, когда внутренний душевный мрак особенно сильно контрастирует с «невыносимым блеском жизни», и когда жара и влажность усугубляют подавленное настроение. Провоцирующая роль такой контрастности отмечалась в научной суицидологической литературе [13]. Характерно также, что решение приходит как озарение при чтении стихов, в которых иносказательно говорится о самоубийстве. Поражает детальность описания самого процесса гибели от утопления (ночью, в теплых экваториальных водах) и борьба между инстинктом жизни и смерти. Последние мысли героя, когда он уже понимает, что возврата нет: «Он перехитрил волю к жизни. Он был уже слишком глубоко. Ему уже не всплыть на поверхность».

В этом (и в последующих) разделах кажется уместным привести (в оригинальном виде) несколько комментариев к уже упомянутому рассказу морского капитана-блогера о суициде на судне:

«Почему море на психику некоторых людей так влияет, что они хотят за борт выйти, науке неизвестно, но это факт. Да и, как не странно, но мысли в этот момент вполне логично себе работают. До ближайшего порта две недели ходу, поэтому полицию не вызовут, и санитары не прибегут закладывать в дурку. Да и вообще никто не увидит, и никто не услышит. А если выходить за борт в ночь глухую, то до утра вообще и не хватятся...».

complex of unfavorable physiological disorders, including dizziness, nausea, sensation of vibration of internal organs, breathing difficulties, unaccountable anxiety, fear, irritability, headache and other unpleasant and painful symptoms [11]. It cannot be excluded that infrasound is among those external (environmental) factors that can influence suicidal behavior, along with weather conditions, heliogeomagnetic influences and other natural phenomena [12].

While talking about examples from literature, of course, we must remember the novel “Martin Eden”, which ends with the suicide of the famous writer, formerly a simple sailor. This is the major and undoubtedly autobiographical work of Jack London, whose death at the age of 41 from an overdose of morphine was probably a suicide. Everything that preceded the suicide of the protagonist, who had lost faith in life and was gripped by deep disillusionment, is described in great detail, including such symptoms as insomnia, anhedonia, irritability, and an agonizing search for a way out. Characteristically, the decision to commit suicide comes aboard a passenger liner in the tropics, when the inner mental darkness contrasts particularly strongly with the “unbearable splendor of life,” and when the heat and humidity exacerbate the depressed mood. The provocative role of such contrast has been noted in scientific suicidological literature [13]. It is also characteristic that the decision comes as an epiphany when reading poems that allegorize suicide. The detail of the description of the very process of death by drowning (at night, in warm equatorial waters) and the struggle between the instinct of life and death is striking. The hero's last thoughts when he realizes that there is no return: “He had outwitted the will to live. He was already too deep. He could never come to the surface again”.

In this (and subsequent) sections, it seems appropriate to provide (in original form) a few comments on the already mentioned sea captain-blogger's account of suicide on a ship:

“Why the sea affects the psyche of some people so much that they want to

«Много лет ходил в моря. Часто ловил себя на том, что океан – это ровная, твердая плита, вот спустись и гуляй спокойно – это происходит, когда океан гладкий, как стекло, а ты стоишь и смотришь возле лееров на него. Не смотрите долго на такую красоту – заманит!»

Таким образом, на корабле, в этой металлической коробке, пропитанной электромагнитными излучениями, в открытом море, в условиях качки, постоянного шума и вибрации, во время ночных смен, особенно на фоне депрессивных переживаний, есть место ощущению потерянности и одиночества среди бескрайних просторов, а также, не исключено – суицидальным мыслям.

Данные объективных исследований и опросов

Исследований в этой области очень мало, поэтому оценить, подвержены ли моряки более высокому риску самоубийств по сравнению с населением в целом, с мужчинами трудоспособного возраста, или любой другой профессиональной группой, достаточно сложно. Исследования риска самоубийств в связи с профессиональной принадлежностью проводились неоднократно, но они не уделяли особого внимания морскому персоналу, можно лишь искать ассоциации с инженерными профессиями. Например, Stack в конце прошлого века [14] проанализировал данные о смертности в 21 штате США в связи с профессией, и пришел к выводу, что у механических рабочих и инженеров риск несколько повышен, но всё же он ниже, чем у медиков, стоматологов и представителей творческих профессий (художников, математиков и т.д.). Позднее Roberts, Jaremin и Lloyd, опираясь на данные национальных регистров Великобритании, проанализировали смертность среди 30 профессиональных групп. Оказалось, что моряки торгового флота занимают в этом списке 2-3-е место после ветеринаров и шахтеров с уровнями смертности порядка 68-73 на 100000 [15]. По последним оценкам в США среди индустрий, в которых наблюдаются более высокие, чем в среднем по стране, уровни суицидов, упоминаются транспорт и логистика, а среди мужских профессий – рыболовецкий промысел [16].

Систематические исследования, посвященные самоубийствам среди моряков, проводились британскими и польскими специалистами. В частности, Roberts представил данные о причинах и обстоятельствах всех смертей среди моряков, работавших на судах под флагом острова Мэн (офшорная зона и

go overboard is unknown to science, but it is a fact. Yes, and, strangely enough, but the thoughts at that moment work quite logically. It's two weeks to the nearest port, so the police won't be called, and the orderlies won't come to put me in a nuthouse. And no one will see or hear. And if you go overboard in the middle of the night, they won't even miss you until morning."

"I've been sailing for many years. Often caught myself that the ocean is a flat, hard slab, just come down and walk in peace - it happens when the ocean is smooth as glass, and you stand and look at it near the leers. Don't look long at such beauty – it will lure you in!"

Thus, on the ship, in this metal box, impregnated with electromagnetic fields, on the open sea, in the conditions of rocking, constant noise and vibration, during night shifts, especially against the background of depressive feelings, there is room for a feeling of loss and loneliness among the vast expanses, as well as, not excluded – suicidal thoughts.

Objective research and survey data

Research in this area is scarce, so it is difficult to evaluate whether seafarers are at higher risk of suicide than the general population, working-age men, or any other occupational group. Studies of suicide risk in relation to occupation have been conducted many times, but they have not focused on maritime personnel; one can only look for associations with engineering occupations. For example, Stack at the end of the last century [14] analyzed data on occupation-related mortality in 21 US states and concluded that mechanical workers and engineers have a slightly increased risk, but it is still lower than that of medical, dental, and creative professions (artists, mathematicians, etc.). Later Roberts, Jaremin and Lloyd, based on data from the national registers of Great Britain, analyzed mortality among 30 occupational groups. It turned out that merchant seamen occupy the 2-3rd place in this list after veterinarians and miners with mortality rates of about 68-73 per 100000 [15]. According to recent estimates in the United States, among the industries in which suicide rates are higher than the national average, transportation and logistics

налоговая гавань) за 20-летний период с 1986 по 2005 год. Рассчитанный уровень самоубийств составил 1,3 на 100000, что намного меньше, чем в общей популяции [17]. В другой работе Roberts и Marlow изучили смертность среди моряков торгового флота, работавших на судах Королевского вспомогательного флота Великобритании с 1976 по 2005 год, и также сообщили о довольно низком уровне самоубийств (2,6 на 100000) [18]. Среди польских моряков торгового и рыболовецкого флота за 40-летний период с 1960 по 1999 год был выявлен 51 случай самоубийства. Если учесть, что численность обследованного населения составляла 25000 человек в год, это даёт показатель 5,7 на 100000, что также заметно ниже обычных значений среди мужчин в Польше [19].

В то же время, есть и другие данные. Так, в 1965-1977 годах уровень самоубийств среди офицерского состава финского торгового флота был аналогичен уровню самоубийств среди профессионально активных мужчин в общей популяции, тогда как уровень самоубийств среди членов экипажа был в 2,5 раза выше [20]. При этом было замечено, что многие покончившие с собой моряки находились в море 5-10 лет, и в ходе своей карьеры часто меняли суда [20]. В аналогичном исследовании, посвящённом шведским морякам, в период 1984-1988 гг. уровень смертности от самоубийств составил 25 на 100000 за год в плавании [21]. В Дании, с использованием всех возможных источников информации (данных морских властей, страховых и судоходных компаний, больниц, регистров смерти и свидетельств о смерти) в период с 1986 по 1993 г. рассчитанный уровень самоубийств среди моряков составил 12 на 100000 за год пребывания в рейсе [22].

Таким образом, данные сильно разнятся. В одних исследованиях показатели смертности оказались намного ниже, чем в общей популяции, и уж тем более ниже, чем среди мужчин трудоспособного возраста, даже с учётом вероятности того, что некоторые случаи были не учтены или отнесены к другим причинам. В других – оценки смертности довольно высоки и превышают обычно наблюдаемые среди мужчин трудоспособного возраста. Такие различия, скорее всего, обусловлены разными подходами к поиску соответствующей информации и разными способами расчёта (только на время пребывания в море, или за календарный год). Прочитанные исследования выполнены в основном в конце XX

are mentioned, and among male-associated occupations – fishing [16].

Systematic studies of seafarers' suicides have been conducted by British and Polish experts. In particular, Roberts presented data on the causes and circumstances of all deaths among seafarers working on ships under the flag of the Isle of Man (an offshore zone and tax haven) over a 20-year period from 1986 to 2005. The calculated suicide rate was 1,3 per 100000, much lower than the general population [17]. In another paper, Roberts and Marlow studied mortality among merchant seafarers working on UK Royal Fleet Auxiliary vessels from 1976 to 2005 and also reported a fairly low suicide rate (2,6 per 100000) [18]. Among Polish merchant and fishing seafarers, 51 suicides were identified over a 40-year period from 1960 to 1999. Considering that the surveyed population was 25,000 per year, this gives a rate of 5,7 per 100,000, which is also markedly lower than the usual values among men in Poland [19].

At the same time, there are other data. For example, in 1965-1977, the suicide rate among officers in the Finnish merchant fleet was similar to the suicide rate among professionally active men in the general population, while the suicide rate among crew members was 2,5 times higher [20]. It was observed that many of the seafarers who committed suicide had been at sea for 5-10 years and had changed ships frequently during their career [20]. In a similar study of Swedish seafarers, between 1984 and 1988, the suicide mortality rate was 25 per 100000 per year at sea [21]. In Denmark, using all possible sources of information (data from maritime authorities, insurance and shipping companies, hospitals, death registers and death certificates) between 1986 and 1993, the calculated suicide rate among seafarers was 12 per 100,000 per voyage year [22].

Thus, there is a wide variation in the data. In some studies, mortality rates were much lower than in the general population, and certainly lower than in working-age men, even allowing for the possibility that some cases were missed or attributed to other causes. In others, mortality estimates are quite high and higher than those usually

века, когда еще существовали национальные морские компании (пароходства) и собираемые ими данные еще позволяли делать расчеты смертности. Очевидно, что эти данные устарели, в то же время, новые данные ещё менее объективны, и мы сталкиваемся с большой неопределённостью.

В последние десятилетия, когда морской бизнес приобрёл офшорный характер, и когда подавляющая масса судов, принадлежащих различным компаниям, ходит под «удобными флагами», когда моряки из разных стран свободно нанимаются на работу в различные компании по всему миру, получение достоверной информации ещё больше усложнилось. Определённая роль принадлежит национальным морским администрациям, ответственным за выполнение обязанностей государства в области судоходства. Они призваны регулировать национальные вопросы судоходства и законы в пределах своих территориальных вод и для судов под флагом этой страны, или подпадающих под их юрисдикцию, включая различные происшествия и смертельные случаи. Однако морские администрации, как правило, не ведут статистические расчёты смертности от суицидов [23].

В то же время, в последние годы появились отчёты различных академических центров, занимающихся проблемой психического здоровья, причин репатриации моряков и непосредственно суицида. Так, по результатам интервью с работодателями, организациями социального обеспечения, менеджерами по персоналу в судовых операционных компаниях и представителями международной страховой компании P&I club авторы приходят к выводу, что нет веских доказательств того, что самоубийства среди моряков демонстрируют в последнее время существенный рост. При этом они отмечают, что внимание к этой проблематике в целом значительно возросло [24]. Это противоречит многочисленным заявлениям в различных сетевых источниках, которые призывают к большему вниманию к данной проблеме. В этом отношении представляют интерес выводы опроса, в котором участвовали, наряду с представителями судоходных компаний, страховщиков и менеджмента, еще представители благотворительных организаций и капелланы [25]. Основные выводы сводятся к следующему:

- 1) это серьёзная проблема, требующая более активных действий со стороны морской индустрии;
- 2) она неотъемлемо связана с проблемами пси-

observed among working-age men. These differences are likely due to different approaches to finding relevant information and different methods of calculation (for time at sea only, or per calendar year). The cited studies were carried out mainly at the end of the twentieth century, when national maritime companies still existed and the data collected by them still allowed to make mortality calculations. Obviously, these data are outdated, at the same time, the new data are even less objective, and we are faced with great uncertainty.

In recent decades, when maritime business has become offshore, and when the vast majority of ships belonging to different companies operate under “flags of convenience”, and when seafarers from different countries are freely employed by different companies around the world, obtaining reliable information has become even more difficult. National maritime administrations, which are responsible for fulfilling the state's shipping responsibilities, have a role to play. They are called upon to regulate national shipping issues and laws within their territorial waters and for vessels belonging to a country's flag, or subject to their jurisdiction, including various accidents and fatalities. However, maritime administrations generally do not keep statistical calculations of suicide deaths [23].

At the same time, in recent years, reports from various academic centers dealing with the issue of mental health, the causes of repatriation of seafarers and suicide itself were published. Thus, based on interviews with employers, social security organizations, human resources managers from ship operating companies and representatives of the international insurance company P&I club, the authors conclude that there is no strong evidence that suicides among seafarers have recently demonstrated a significant increase. At the same time, they note that attention to this problem in general has increased significantly [24]. This contradicts numerous statements from various online sources, which call for more attention to this problem. In this respect, the findings of a survey in which representatives of charitable organizations and chaplains participated

хического здоровья и может стать травматическим опытом для всего экипажа;

3) для организаций и работодателей смерть на борту дорого обходится как с финансовой точки зрения из-за длительного расследования, изменений в расписании и необходимости замены экипажа, так и с точки зрения репутации, поскольку это может отпугнуть моряков от найма в эту конкретную организацию;

4) это трудная проблема, и моряки не хотят обсуждать её по культурным и религиозным причинам;

5) при исчезновении моряка с борта судна существует значительная неопределённость относительно того, действительно ли данный случай является самоубийством [25].

«В 2018 году работал на судне, которое стояло на ремонте в порту Ялова (Турция). Судовладелец, который присутствовал на судне, в один из вечеров благополучно проиграл деньги, которые были выделены на ремонт в размере 600 тыс. \$ в казино. По приезду инвесторов, которые выделили эти средства, он из судовладельца превратился в рядового матроса для возмещения этих денег. Не выдержав такого унижения, через два дня повесился на палубе в насосном помещении»

«Я смотрел [видео] одного американского моряка. Он рассказал, что перед тем, как прыгать за борт, снимают обувь. Чтоб по ней команда поняла, что произошло»

Психическое здоровье моряков

В течение многих лет проблемы психического здоровья не были в числе приоритетов в сфере гигиены мореплавания. Ситуация изменилась только в последние десятилетия, и сейчас внимание многих исследователей приковано к проблемам психического здоровья плавсостава даже больше, чем к проблемам соматического здоровья. Проведённые в последние годы опросы дают некоторое представление о потенциальных факторах риска суицида в связи с распространённостью и выраженностью депрессии, тревоги, зависимостей и других расстройств среди плавсостава. Так, структурированные интервью с 1572 членами экипажей торговых судов разных национальностей, показали, что 25% респондентов можно отнести к категории людей с уровнем депрессии, превышающим тот, который обычно наблюдается у других работающих людей или населения в целом, а 17% страдают от повышенной тревожности [26]. Характерно, что 20% респондентов в этом ис-

along with representatives of shipping companies, insurers and management are of interest [25]. The main conclusions are summarized as follows:

1) suicide is a serious problem that requires more action from the maritime industry;

2) it is inherently linked to mental health issues and can be a traumatic experience for the entire crew;

3) deaths on board are costly for organizations and employers, both financially due to lengthy investigations, schedule changes and the need to replace crew, and reputationally as it can discourage seafarers from being employed by that particular organization;

4) it is a difficult problem and seafarers do not want to discuss it;

5) when a seafarer disappears from a ship, there is considerable uncertainty as to whether the case is indeed a suicide [25].

“In 2018, I worked on a vessel that was under repair in the port of Yalova (Turkey). The shipowner, who was present on the vessel, one evening safely lost the money that had been allocated for the repair in the amount of 600 thousand dollars in a casino. Upon the arrival of the investors who allocated these funds, he went from being a shipowner to being an ordinary sailor to reimburse the money. Unable to endure such humiliation, he hanged himself two days later on deck in the pump room”

“I watched [a video] of an American sailor. He said that before jumping overboard, they take off their shoes. So that the crew can see what happened.”

Seafarers' mental health

For many years, mental health issues were not a priority in the field of maritime hygiene. The situation has changed only in recent decades, and now the attention of many researchers is focused on the mental health problems of seafarers even more than on the problems of somatic health. Surveys conducted in recent years have provided some insight into potential suicide risk factors in relation to the prevalence and severity of depression, anxiety, addictions and other disorders amongst shipboard personnel. Thus, structured interviews with 1572 crew members of different nationalities from merchant ships showed that 25% of

следования сообщили о суицидальных мыслях, а 2% признались, что испытывают их регулярно [26]. Исследование психологического благополучия моряков (в связи с проблемой ВИЧ/СПИД) показало, что от 6 до 35% моряков знали коллег, которые задумывались о самоубийстве [27]. Основным источником стресса и проблем психического здоровья на торговом флоте является рабочая среда, а ключевыми факторами – недостаток сочувствия к персоналу (элемент культуры современных морских компаний), насилие или буллинг на рабочем месте и низкий уровень удовлетворённости работой. Моряки из Филиппин и Восточной Европы, согласно результатам опросов, являются основными жертвами насилия, и на них более всего отражается отсутствие личной безопасности на рабочем месте [26].

Недавно проведённый обзор различных источников по данной тематике не даёт возможности оценить, насколько психическое здоровье моряков-международников хуже или лучше соответствующих показателей среди сопоставимых групп населения на берегу, также трудно сравнивать показатели с течением времени, поскольку данные о прошлых периодах просто отсутствуют [23]. В то же время, есть многочисленные признаки того, что моряки во всём мире все чаще страдают на борту от тревоги и депрессии, и это характерно для последних десятилетий [23]. Несомненно, это совпадает с общей тенденцией к ухудшению психического здоровья населения в мировом масштабе, с ростом депрессии и тревожных расстройств. Ряд проведённых «по горячим следам» исследований показал, что среди моряков значительно ухудшились показатели тревоги, депрессии и переживания стресса во время пандемии COVID-19 [28, 29]. Это было связано с тем, что многие контракты были значительно удлинены, возникли большие затруднения с выходом на берег в портах, снабжением и медицинским обеспечением заболевших моряков. Моряки при этом сообщали о тревоге за своё здоровье, об утомлении, беспокойстве за судьбу своих близких на берегу и о чувстве опустошённости из-за недостаточного внимания менеджмента компаний к их проблемам. В то же время, сообщений о росте суицидов при этом не было [28, 29].

Нужно отметить, что внимание к психическому здоровью мореплавателей усилилось после случая из смежной области – авиации. Речь идёт о втором пилоте Germanwings, дочернего лоукостера компании

respondents can be categorized as having a level of depression higher than that usually observed in other working people or in the general population, and 17% suffer from increased anxiety [26]. Characteristically, 20% of respondents in this study reported suicidal thoughts and 2% admitted to experiencing them regularly [26]. A study of seafarers' psychological well-being (in relation to HIV/AIDS) showed that between 6% and 35% of seafarers knew colleagues who had suicidal thoughts [27]. The main source of stress and mental health problems in the merchant fleet is the working environment, and the key factors are lack of empathy for staff (an element of modern maritime company culture), violence or bullying in the workplace and low levels of job satisfaction. Seafarers from the Philippines and Eastern Europe, according to the surveys, are the main victims of violence and are most affected by personal insecurity in the workplace [26].

A recent review of various studies dedicated to this subject does not allow to evaluate whether the mental health of international seafarers is worse or better than that of comparable populations ashore, nor is it possible to compare rates over time, as historical data are simply not available [23]. At the same time, there are numerous indications that seafarers around the world are increasingly suffering from anxiety and depression on board, and this has been characteristic of the last decade [23]. Undoubtedly, this coincides with a general trend of deteriorating mental health globally, with a rise in depression and anxiety disorders. A number of 'hot-track' studies have shown that anxiety, depression and stress experiences significantly worsened among seafarers during the COVID-19 pandemic [28, 29]. This was due to the fact that many contracts were significantly prolonged, and there was great difficulty in getting ashore in ports, problems with supplies and medical care for sick seafarers. Seafarers reported anxiety about their health, fatigue, concerns for their loved ones ashore and a sense of devastation due to the lack of attention by company management to their problems. At the same time, there were no reports of increased suicides [28, 29].

Lufhanza Андреасе Любитце, который 24 марта 2015 г. совершил расширенное самоубийство, направив Аэробус А320 рейса 9525 (Барселона-Дюссельдорф) в землю (не без труда, поскольку управляемый автопилотом самолет этому долго сопротивлялся). Вскоре выяснилось, что это было хорошо продуманное самоубийство, поскольку Любитц сумел остаться в кабине пилотов один, вероятно, подсыпав командиру корабля в кофе мочегонное. Выяснилось также, что Любитц имел проблемы с психическим здоровьем и перед самоубийством наблюдался у частного психиатра, позже в соцсетях были обнаружены его фотографии на фоне моста Золотые ворота в Сан-Франциско, излюбленного места самоубийц, желающих прославиться. Вскоре после этого события Wu и соавт. провели опрос пилотов, приглашая их к участию по электронной почте, через информационные буклеты, обращаясь устно, вручая открытки и путём публикации объявлений в специализированных авиационных изданиях [30]. Обращения были направлены в 5 профсоюзов, 65 авиакомпаний, 12 групп пилотов и 2 организации по авиационной безопасности. Таким способом были разосланы 3485 анкет, на которые были получены ответы от 1837 респондентов, то есть от 52,7%. Выяснилось, что сотни действующих пилотов самостоятельно пытаются справиться с депрессивными симптомами, не обращаясь за помощью из-за опасений негативного влияния на карьеру. В частности, 12,6% пилотов имели значения баллов депрессии выше пороговых, а 4,1% пилотов сообщили о наличии суицидальных мыслей [30].

После этого происшествия (на самом деле, далеко не единственного, поскольку самолёты уже использовались для целей самоубийства [31], но никогда ещё не совершались в столь расширенном варианте) авиакомпании по всему миру изменили внутренние правила, запретив оставаться пилотам в кабине в одиночестве (место отлучившегося пилота должен занять старший бортпроводник), а в Евросоюзе агентство EASA (European Union Aviation Safety Agency) разработало комплекс документов MESAFE (Mental Health for Aviation Safety) [32]. Цель документа – повысить уровень знаний врачей авиаотрядов, которые проводят предполётное освидетельствование пилотов, предложить им использовать соответствующие тесты и таким образом повысить выявляемость состояний, свидетельствующих о непригодности к полётам. Документ также содержит

It should be noted that attention to the mental health of seafarers has increased after a case from a related field – aviation. We are talking about Andreas Lubitz, the co-pilot of Germanwings, a subsidiary of the low-cost carrier Lufhanza, who on March 24, 2015, committed suicide by sending an Airbus A320 of flight 9525 (Barcelona-Düsseldorf) into the ground (not without difficulty, as the autopilot-controlled plane resisted it for a long time). It soon turned out that it was a well-thought-out suicide, as Lubitz had managed to stay in the cockpit alone, probably having slipped a diuretic into the commander's coffee. It also emerged that Lubitz had mental health problems and had been seen by a private psychiatrist prior to his suicide, and later social media revealed photos of him against the backdrop of the Golden Gate Bridge in San Francisco, a favorite spot for suicides seeking fame. Shortly after this event, Wu et al. surveyed pilots, inviting them to participate via e-mail, information booklets, word of mouth, postcards, and advertisements in specialized aviation publications [30]. Five trade unions, 65 airlines, 12 pilot groups and two aviation safety organizations were contacted. A total of 3,485 questionnaires were sent out in this way and 1,837 respondents, or 52,7%, have responded. It was found that hundreds of active pilots were trying to cope with depressive symptoms on their own without seeking help for fear of negative impact on their career. In particular, 12,6% of pilots had depression scores above the threshold and 4,1% of pilots reported suicidal thoughts [30].

After this incident (in fact, it was not the only one, as airplanes have been used for suicide before [31], but never in such an extended version), airlines around the world changed their internal rules to prohibit pilots from being left alone in the cockpit (a senior flight attendant should take the place of a pilot who has left), and in the European Union, the EASA (European Union Aviation Safety Agency) developed a set of MESAFE (Mental Health for Aviation Safety) documents [32]. The purpose of the document is to increase the level of knowledge of doctors of aviation departments who

краткое описание основных психических расстройств и раздел, посвящённый факторам риска суицида [32].

Мы привели этот пример исключительно с той целью, чтобы подчеркнуть, что в случае мореплавателей прохождение медкомиссии (в которую входит в том числе обязательное психиатрическое освидетельствование) сталкивается с ещё большими сложностями. Моряки уходят в рейс на 4-6 месяцев, в течение которых может случиться очень много стрессовых и негативных жизненных событий (на борту, но и на берегу, связанных с семьями, отношениями и т.д.), и никакие психологические тесты или психиатрические освидетельствования не смогут предсказать, как при этом произойдёт с мореплавателем. Более того, учитывая сложности с идентификацией депрессии у мужчин, их нежелание озвучивать жалобы психологического характера и, как крайность, использование диссимуляции с целью получить хороший контракт, всё становится ещё более проблематичным. Поэтому единственным выбором остаётся создание системы наблюдения непосредственно на судне, использование возможностей телемедицины и более внимательное отношение к личности моряка еще на этапе обучения и подготовки к профессии. В этом смысле можно согласиться с мнением, что регулярные проверки общего здоровья и психологического состояния, формирование ещё в процессе учебы профессиональных навыков, компетентность и надёжность являются важными факторами устойчивости моряка к стрессам и трудностям в плавании [33].

«Круизные лайнеры. Если взять статистику всех крупных компаний, в среднем, прыжок за борт около 10-15 случаев в год. Гости-алкоголь-травма на состоянии измены – и криминал (особенно, нейтральные воды и в отсутствие полиции на борту, охрана не в счёт). Кру (сотрудники) – это стресс и депрессия. Обычно, контракты могут доходить до 10 месяцев. И тяжелые позиции, низкооплачиваемые, это те, кто постоянно в этой консервной банке и без выхода на берег. Что-то происходит с психикой, и в какой-то момент баиню срысывает. К чему это я? К тому, что сотрудников кораблей, которые много месяцев курсируют в море, должны обучать считывать свое состояние, чуть ли не насильно отправлять погулять на берег при возможности, и да, стучать на друзей, которые начали вести себя странно и отстраненно. Это

conduct pre-flight examinations of pilots, to suggest them to use appropriate tests and thus to increase the detection of conditions indicative of unfitness to fly. The document also contains a brief description of the main mental disorders and a section on suicide risk factors [32].

We have given this example solely to emphasize that in the case of seafarers, passing a medical examination (which includes a mandatory psychiatric examination) is even more difficult. Seafarers go on a voyage for 4-6 months, during which a lot of stressful and negative life events (on board, but also ashore, related to families, relationships, etc.) may occur, and no psychological tests or psychiatric examinations can predict what will happen to the seafarer. Moreover, given the difficulties in diagnosing depression in men, their reluctance to voice complaints of a psychological nature and, at the extreme, the use of dissimulation to get a good contract, things become even more problematic. Therefore, the only choice that remains is establishment of a surveillance system directly on board, the use of telemedicine and a more attentive attitude to the seafarer's personality at the stage of training and preparation for the profession. In this sense, we can agree with the opinion that regular checks of the general health and psychological state, the formation of professional skills, competence and reliability in the process of training are important factors in the seafarer's resistance to stresses and difficulties in navigation [33].

“Cruise liners. If you take the statistics of all the big companies, on average, jumping overboard – about 10-15 cases per year. Guests-alcohol-weed on the state of treason-and crime (especially, in the neutral waters and in the absence of police on board, security doesn't count). Crew (employees) - it's stressful and depressing. Typically, contracts can go up to 10 months. And the hard positions, the low paid ones, are the ones who are constantly in that tin can and with no shore leave. Something happens to the psyche, and at some point, it's gonna blow your mind. What am I saying? I'm saying that ship's personnel who spend many months at sea should be trained to read their condition, almost forcibly sent

состояние проходимое и очень важно его вовремя остановить»

«Буквально на прошлом контракте столкнуться пришлось. Уберегло. Матрос месяца полтора вызывал беспокойство. В итоге он подошёл к капитану и заявил, что хочет покончить с собой. Мы его сразу же сдали на берег, в больницу. Хорошо, что так кончилось. Ну и иногда сталкивался с тем, что кто-то грозился выкинуться за борт, однако обычно на эмоциях».

Проблема стресса на современных судах и факторы риска

Морской труд связан со множеством трудностей, является травмоопасным, требует постоянного внимания и физической выносливости, сопряжен с влиянием множества неблагоприятных факторов, в числе которых вахтенный характер труда, вибрация, шум, волнение моря, холод или жара, контакт с горюче-смазочными и лакокрасочными материалами, частое пересечение часовых поясов, потребление опресненной воды, несбалансированное питание, а также высокая ответственность и психоэмоциональное напряжение. В последние десятилетия это компенсировалось постоянным улучшением условий труда, внедрением нормативов длительности контрактов, возможностями рекреации и отдыха. Ещё совсем недавно, 15-20 лет назад, согласно исследованиям, среди плавсостава выявлялись умеренная частота синдрома выгорания [34], усталость и дистресс были на достаточно низком уровне, при этом моряки в целом отмечали удовлетворенность своим положением и наблюдался относительно низкий уровень репатриаций из-за проблем с психическим здоровьем [18]. Однако в последние годы ситуация заметно изменилась, и стресс, как патологизирующий фактор, приобрёл большее значение на борту. Есть основания полагать, что это связано с растущим уровнем механизации и информатизации, ростом ответственности и той психологической нагрузки, которые испытывают моряки, как командный состав, так и палубная команда.

Так, опросы подтверждают, что с проблемами психического здоровья среди старших механиков напрямую связаны стресс, напряжённая работа и высокие требования [35, 36]. Эти данные подтверждает работа [37], согласно которой у машинных офицеров уровень тревожности значительно выше, чем у палубной и машинной команды, а удовлетворённость жизнью ниже. В обзоре [38], обработав 18 ориги-

for a walk ashore if possible, and yes, to snitch on friends who start behaving strangely and aloofly. This condition is passable and it's important to stop it in time.»

“Literally had to deal with it on my last contract. Somehow we were saved. A sailor was causing anxiety for a month and a half. Eventually he came to the captain and said he wanted to commit suicide. We took him ashore to the hospital right away. It's a good thing it ended that way. And sometimes I've encountered someone threatening to throw himself overboard, but usually it was on emotion”.

The problem of stress on modern ships and risk factors

Maritime labor is associated with many difficulties, the incidence of trauma is possible, it requires constant attention and physical endurance, is associated with the influence of many unfavorable factors, including shift work, vibration, noise, sea turbulence, cold or heat, contact with fuels, lubricants and paints, frequent crossing of time zones, consumption of desalinated water, unbalanced nutrition, as well as high responsibility and psycho-emotional stress. In recent decades, this has been compensated for by continuous improvement of working conditions, introduction of contract duration standards, recreation and rest opportunities. Not so long ago, 15-20 years ago, according to studies, the frequency of burnout syndrome among seafarers was moderate [34], fatigue and distress were at a fairly low level, while seafarers generally reported satisfaction with their positions and there was a relatively low level of repatriations due to mental health problems [18]. However, in recent years, the situation has changed markedly and stress as a pathological factor has become more important on board. There are reasons to believe that this is due to the increasing level of mechanization and informatization, growing responsibility and the psychological load experienced by seafarers, both officers and deck crew.

Thus, surveys confirm that stress, hard work and high demands are directly related to mental health problems among master engineers [35, 36]. These data are con-

нальных исследований, авторы пришли к выводу, что современное мореплавание связано с целым рядом психических, психосоциальных и физических стрессовых факторов. Наиболее важными оказались разлука с семьёй, одиночество на борту, усталость, многонациональные экипажи и связанные с этим проблемы, недостаток возможностей для полноценного отдыха и рекреации, а также недостаток сна. Стрессовые факторы, воздействующие на моряков, работающих в машинном отделении, отличались от стрессовых факторов, воздействующих на палубную команду. Качество и продолжительность сна страдали в основном у судоводителей, в то время как палубный экипаж, как правило, был менее подвержен физической активности и пренебрегал рекомендациями по здоровому образу жизни [34]. Все эти факты свидетельствуют о существующих психосоциальных проблемах и сниженном психологическом благополучии у морского персонала, как офицеров, так и рядовых, что является факторами риска самоубийства.

Стресс обычно сочетается с проявлениями нездорового образа жизни моряков, такими как курение, недостаток физической активности, нездоровые привычки питания и малоподвижный образ жизни, что в свою очередь способствует снижению психологического благополучия [39]. На этом фоне весьма вероятно увеличение потребления алкоголя [40]. Согласно публикациям, алкогольные эксцессы, равно как и потребление наркотиков, часто становится причиной смерти на борту, включая самоубийство [41]. В настоящее время компании внедряют внутренние акты, которые регламентируют отношение к употреблению алкоголя и наркотических веществ на судах. Согласно политике, употребление алкоголя и наркотиков на судне запрещено. Это правило действует на протяжении всего времени пребывания на судне, каждый член экипажа перед выходом в море информируется о политике «сухого закона» и о том, любые нарушения правил приведут к незамедлительной репатриации к месту проживания и прекращению контракта с компанией [42]. Тем не менее, жизнь показывает, что всегда найдутся нарушители самых строгих правил.

«А ... у меня в начале мая на переходе в штормовом Охотском море выбросился за борт донкерман. За сутки до этого у него случилось психическое помешательство на почве употребления алкоголя на берегу и продолжавшего-

firming by the study [37], according to which the level of anxiety among engine officers is significantly higher than among deck and engine crew, and life satisfaction in them is lower. In the review [38], having processed 18 original studies, the authors concluded that modern navigation is associated with a number of mental, psychosocial and physical stressors. The most important are separation from the family, loneliness on board, fatigue, multinational crews and related problems, lack of opportunities for adequate rest and recreation, and lack of sleep. The stressors affecting seafarers working in the engine room differed from those affecting deck crew. The quality and duration of sleep were affected mainly in ship's officers, while deck crew tended to be less committed to physical activity and neglected healthy lifestyle recommendations [34]. All these facts testify of the existing psychosocial problems and reduced psychological well-being of maritime personnel, both officers and ratings, which are risk factors for suicide.

Stress is usually combined with unhealthy behaviors such as smoking, lack of physical activity, unhealthy eating habits and sedentary lifestyle, which in turn contributes to a decrease in psychological well-being [39]. Against this background, an increase in alcohol consumption is highly likely [40]. According to publications, alcohol excesses, as well as drug use, are often the cause of deaths on board, including suicide [41]. Companies are currently implementing internal acts that regulate attitudes towards alcohol and drug use on ships. According to the policy, the use of alcohol and drugs on board is prohibited. This rule is valid throughout the entire time of stay on the ship, each crew member is informed before leaving the port about the policy of “dry law” and that any violations of the rules will lead to immediate repatriation to the place of residence and termination of the contract with the company [42]. However, life shows that there are always violators of any strict rules.

“... I had a Donkerman who jumped overboard early in May during a crossing in the stormy Sea of Okhotsk. A day before, he had a mental breakdown due to alcohol consumption on shore and

ся на борту. Также разговаривал с только ему видимыми галлюцинациями. К нему была представлена постоянная вахта, связывать не стали, не рекомендовали, так как был не буйный (а зря). В какой-то момент приставленный к нему моряк, постоянно сопровождавший его, потерял бдительность. Донкермана позвала очередная бегущая по волнам, и он перелез через леера».

Человеческий фактор, экономика и современное одиночество на борту

На флоте понятие «человеческий фактор» обычно используется тогда, когда причина аварийной ситуации связана не с техническим состоянием навигационных приборов или судовых механизмов, а с поведением персонала, ошибками, невнимательностью, утомлением или недостаточной компетентностью. Однако в этом же понятии кроется много такого, что имеет отношение к обсуждаемой нами проблеме, особенно с учётом положения современных мореплавателей в самой системе морского бизнеса. Есть множество оснований утверждать, что рост суицидов среди мореплавателей связан с ещё и с теми изменениями, которые произошли в морском деле в последние годы, а эти изменения связаны, в первую очередь, с глобализацией и экономикой больших компаний, что отражается на рабочей силе в этой индустрии [43]. Разнообразные меры, направленные на минимизацию расходов компаний, часто приводят к снижению стандартов, найму низкооплачиваемого рядового персонала, минимизации численности экипажей, переходу на постоянно меняющиеся многоязычные и многонациональные экипажи, исключению из состава экипажей врачей, постепенному увеличению рабочей нагрузки [23]. Например, сегодня контейнеровоз класса Triple E длиной около 400 метров и высотой 60 метров с 20 тыс. контейнеров на борту управляется экипажем из 15 человек при чрезвычайно высоком уровне автоматизации и информатизации на борту. Все эти изменения выгодны для судовладельческого бизнеса, но они могут усилить чувство одиночества, психосоциальный стресс и отчуждение, а также означают снижение социальной поддержки.

Если ещё 30-40 лет тому назад на относительно небольшом балкере команда составляла 25-30 человек, на судне был врач, существовали устойчивые экипажи, коллективы, в которых поддерживались определённые отношения, люди хорошо знали друг друга и могли заметить изменения в поведении тех,

continued on board. He was also talking with hallucinations only visible to him. A permanent watch was assigned to him, but we did not tie him up, it was not recommended as he was not violent (and for nothing). At some point the sailor assigned to him, who was constantly accompanying him, lost his vigilance. Donkerman was called by another wave runner, and he climbed over the railings”.

Human factor, economics and modern loneliness on board

In the merchant fleet the concept of “human factor” is usually used when the cause of an emergency situation is related not to the technical condition of navigational instruments or ship mechanisms, but to the behavior of personnel, human errors, inattention, fatigue or lack of competence. However, there is much in the same concept that is relevant to the problem we are discussing, especially in view of the position of modern seafarers in the maritime business system itself. There are many reasons to argue that the increase in suicides among seafarers is also related to the changes that have taken place in the maritime business in recent years, and these changes are primarily related to globalization and the big companies’ economy, which affects the workforce in this industry [43]. Various measures aimed at minimizing companies’ costs often result in lowering standards, hiring low-paid rank-and-file personnel, minimizing crew sizes, switching to ever-changing multilingual and multinational crews, excluding doctors from crews, and gradually increasing workload [23]. For example, contemporary Triple E-class container ship, which is about 400 meters long and 60 meters high with 20,000 containers on board, is operated by a crew of 15 people with an extremely high level of automation and informatization on board. All these changes are beneficial for the shipowning business, but they can increase loneliness, psychosocial stress and alienation, and mean less social support.

If 30-40 years ago on a relatively small bulk carrier the crew was 25-30 people, there was a doctor on the ship, there were stable crews, collectives in which certain relations were maintained, people knew

кто месяцами находится рядом, то в настоящее время разнородные, разноразличные, постоянно сменяющиеся экипажи являются общепринятым явлением. Культурные и языковые различия (командный состав из России или Великобритании, механики из Польши, палубная команда из Филиппин) часто не позволяют оценить настроение и психологическое состояние члена экипажа. При этом психологическая нагрузка на персонал растёт, командный состав также несёт всё больший груз ответственности, графики заходов в порты и разгрузочно-погрузочных работ стали более жёсткими, переходы – короче, интенсивность труда постоянно нарастает [43, 44]. Труд моряка все менее овеян романтикой и всё меньше соответствует ожиданиям «повидать мир» или «встретить свою мечту». Всё большее число мореплавателей даже не могут сойти на берег в иностранных портах, поскольку современные логистические терминалы в угоду экономической и экологической целесообразности выносятся как можно дальше от центров цивилизации, располагаются в малонаселенной местности, степень автоматизации погрузочно-разгрузочных работ сводит стоянки к минимуму, и дальше – только постоянная гонка и требование уложиться в график прихода в следующий порт [23].

Моряки всегда считались высокооплачиваемым персоналом, однако растущий уровень требований уже не компенсируется ростом оплаты труда [45]. Международные морские юристы указывают на тот факт, что глобализация и вызванные ею изменения привели к искажениям в практическом применении основных правовых конвенций на море, что привело к нарушению прав работников и снижению их социальной защиты [43, 46].

Нужно также отметить такую тенденцию – на морском торговом флоте не хватает высококвалифицированных инженерных кадров, поэтому удлиняются сроки списания на берег пожилых сотрудников, что чревато выгоранием, ухудшением соматического здоровья и депрессией [44]. С другой стороны, в морские экипажи приходит молодое пополнение, принося с собой все современные риски, характерные для этой возрастной группы, в которой, как известно, индексы самоубийств не снижаются во всех странах мира [4]. Нужно также иметь в виду, что национально-этнический состав рабочей силы на торговом флоте отражает уровни самоубийств среди мужчин молодого и среднего возраста в своих стра-

each other well and could notice changes in the behavior of those who had been around for months, nowadays heterogeneous, multilingual, constantly changing crews are a common phenomenon. Cultural and linguistic differences (commanding staff from Russia or Great Britain, mechanics from Poland, deck crew from the Philippines) often make it impossible to assess the mood and psychological state of a crew member. At the same time, the psychological load on the personnel is growing, the commanding staff also bears an increasing burden of responsibility, the schedules of port calls, unloading and loading operations have become tighter, the crossings shorter, and the intensity of labor is constantly increasing [43, 44]. Seafarer's labor is less and less romantic and less corresponds to the expectations of "seeing the world" or "meeting your dreams". More and more seafarers cannot even go ashore in foreign ports, because modern logistics terminals are moved as far away from the centers of civilization as possible for the sake of economic and environmental expediency, located in sparsely populated areas, the degree of automation of loading and unloading operations reduces parking to a minimum, and after that there is only a constant race and the requirement to meet the schedule of arrival at the next port [23].

Seafarers have always been regarded as highly paid personnel, but the increasing level of demands is no longer being compensated by rising wages [45]. International maritime lawyers point to the fact that globalization and the resulting changes have distorted the practical application of the main legal conventions at sea, resulting in the violation of workers' rights and the reduction of their social protection [43, 46].

It should also be noted that the merchant marine fleet is short of highly-qualified engineering personnel, so the shore leave of elderly employees are often postponed, which leads to burnout, deterioration of somatic health and depression [44]. On the other hand, young recruits coming to crews are bringing with them all modern risks characteristic to this age group, in which, as it is known, suicide rates

нах происхождения. Основную массу сегодня составляют филиппинцы (низкие уровни самоубийств), россияне, граждане Украины (высокий уровень самоубийств), в меньшей степени – граждане Польши, Нидерландов, Германии (средний уровень самоубийств). Это также отражается на динамике суицидов среди мореплавателей.

Ещё один неоднозначный аспект проблемы заключается в широком внедрении интернета на судах. Ещё совсем недавно моряки в качестве одной из самых наболевших проблем сообщали об оторванности от семьи и близких, это создавало ощущение одиночества, позвонить домой можно было только во время стоянки в порту, связь при каких-то чрезвычайных обстоятельствах можно было получить через капитана (у которого был ограниченный доступ для быстрой связи с руководством компании) или по рации [47]. В последнее время все крупные суда имеют постоянный интернет на борту, и это рассматривалось как значительное достижение. Любому моряку получал возможность выходить в интернет на борту и неограниченно общаться с семьей. Однако это, в конечном итоге, обернулось многими проблемами, такими как отвлечение от наблюдения за приборами и обстановкой во время вахты и погружением в социальные сети на досуге, с их конфликтами, взаимными обвинениями, тревожными сообщениями и фейковыми новостями. Это также привело к тому, что моряки оказались постоянно погружены в проблемы семей на берегу, получая не только поддержку, но порой и порцию стрессовых сообщений [48].

Сегодня молодое пополнение торгового флота, независимо от занимаемой должности, не готово отказаться от такой привычной и обыденной части своей жизни, как постоянное наличие интернета, с его возможностями развлечений и мониторинга социальных сетей. При этом у современных кадетов, как свидетельствуют исследования, отмечается недостаточная стрессоустойчивость, распространённость повышенной тревожности достигает 18%, а признаки стрессового напряжения и депрессии регистрируются у 27,6% и 7,6% молодых судоводителей [49, 50]. Вполне можно предположить, что флот рекрутирует в последнее время в основном типичных представителей современного цифрового поколения, и мы всё чаще имеем дело с новым типом моряка, который можно назвать «моряком эпохи постмодерна». Это молодой человек, прекрасно владеющий интернет-

do not decrease in all countries of the world [4]. It should also be borne in mind that the national-ethnic composition of the merchant marine workforce reflects the suicide rates among young and middle-aged men in their countries of origin. The main contingent of seafarers today is made up of Filipinos (low suicide rates), Russians and citizens of Ukraine (high suicide rates), and to a lesser extent, citizens of Poland, the Netherlands, and Germany (average suicide rates). This is also reflected in the dynamics of suicides among seafarers.

Another controversial aspect of the problem is the widespread introduction of the Internet on board ships. Not so long ago, the separation from family and loved ones, which created a feeling of loneliness was reported by seafarers as one of the most pressing problems. It was possible to call home only during stay in the port, communication in some emergencies could be obtained through the captain (who had limited access for quick communication with the company management) or by radio [47]. In recent times, all large ships have permanent internet on board, and this was seen as a significant achievement. Any seafarer has access to the internet on board and can communicate with his family unrestrictedly. However, this eventually led to many problems, such as distractions from monitoring technical devices and surroundings while on watch and immersing oneself in social networks at leisure, with their conflicts, mutual accusations, disturbing messages and fake news. This also resulted in seafarers being constantly immersed in the problems of their families ashore, receiving not only support but also sometimes stressful messages and disappointments [48].

Today, young personnel, regardless of their position, are not ready to give up such a familiar and ordinary part of their lives as the constant availability of the Internet, with its entertainment and social network monitoring capabilities. At the same time, modern cadets, as studies show, have insufficient stress resistance, the prevalence of increased anxiety reaches 18%, and signs of stress and depression are registered in 27,6% and 7,6% of young ship officers [49, 50]. It is quite possible to assume that the

технологиями, глубоко погруженный в виртуальную среду и онлайн-развлечения, индивидуалист, вполне возможно, немного тревожный и слегка депрессивный, предпочитающим интернет-общение, мотивированный в основном финансовыми интересами и, не исключено, имеющий нереалистичные ожидания от будущей работы. В то же время, для молодых офицеров мотивация «увидеть мир», когда они приходят в профессию, может быть ослаблена тем, что им приходится проводить всё больше времени за компьютерами, контролируя процессы или заполняя формы, вместо того чтобы совершать культурные поездки на берег или наблюдать красивые закаты и рассветы. Что касается молодых рядовых моряков, то, когда у них появляется свободное время, они обращаются к своим смартфонам и погружаются в виртуальный мир, разойдясь по своим индивидуальным каютам (одно из достижений судостроения последнего времени, призванное улучшить условия быта моряков). Интересно, что недавнее исследование показало, что номофобия (No Mobile Phobia, чувство тревоги, когда смартфона нет под рукой) присуща уже 65% современных моряков [51].

«Было это давно. Я пошёл в первый рейс на практику в машину. В общем, сразу Китай-Австралия и т.д. Молодой пацан 19 лет, всё рвался в море. Контракт 9 месяцев. В общем, смешанный экипаж, языковой барьер, работа далеко не та, что я себе представлял. Такая депрессия навалилась через месяцев пять... Короче что-то щелкнуло, выпил вискаря и пошёл на корму к леерам... взобрался, немного качало, небольшой дождик, накатил ещё и думаю, один шаг и конец этому.... Но тут меня окликнул сзади коллега, моторист индус, типа «а ты че не спишь», ну я сразу включился типа «да так, подышать вышел». На утро так было страшно, а ведь мог...»

«Был один такой случай. В Японии оставили на перестое судно – небольшой перегрузчик на 400 тонн, Экипаж списался, и только моторист, у которого жена была дочкой хозяина фирмы, остался в качестве доверенного "сторожа". И там ему позвонили, что жена его кинула, ушла к другому. Замены нет, чужая страна, и даже всё бросить и уйти некуда. В одиночестве на тёмном пустом пароходе с освещением от берега. Хоть на стенку лезь. Неделя запоя и ... чел повесился»

Особенности на военно-морском флоте

Личный состав военно-морского флота во всех

fleet recruits mainly typical representatives of the modern digital generation, and we are increasingly dealing with a new type of seafarer, which can be called “the seafarer of the postmodern era”. This is a young person who is well versed in Internet technologies, deeply immersed in the virtual environment and online entertainment, individualistic, perhaps a little anxious and a little depressed, who prefers Internet communication, who is motivated mainly by financial interests and probably has unrealistic expectations of future work. At the same time, for young officers, the motivation to 'see the world' when they enter the profession may be weakened by the fact that they have to spend more and more time in front of computers, controlling processes or filling in forms, instead of taking cultural trips ashore or watching beautiful sunsets and sunrises. As for young ordinary seafarers, when they have free time, they turn to their smartphones and immerse themselves in the virtual world in their individual cabins (a recent advancement in shipbuilding to improve seafarers' living conditions). Interestingly, a recent study showed that nomophobia (No Mobile Phobia, the feeling of anxiety when a smartphone is not at hand) is already present in 65% of modern seafarers [51].

“It was a long time ago. I went on my first practice contract in the engine room. China-Australia and so on. A young kid of 19 years old, all eager to go to sea. Nine-month contract. In short: mixed crew, language barriers, work is far from what I imagined. I got so depressed after five months... Anyway, something clicked, I drank some whisky and went out to the railings... I climbed up, a little rocking, a little rain, pumped some more and thought, just one step and it will be the end of it ... But then I was called from behind by a colleague, a Hindu motorist, like “why are you not sleeping?”, well I immediately turned on like “I went out for a breath”. In the morning it was so scary, but I could ...”

“There was one such case. In Japan they left a ship – a small overloader for 400 tons, the crew was released, and only the motorist, whose wife was the daughter of the owner of the company, remained as a trusted “watchman”. And

странах, имеющих флоты, относится к наиболее образованным и подготовленным категориям военных специалистов в связи с высокими требованиями, предъявляемыми к экипажам современных военных кораблей и подводных лодок. Неудивительно, в связи с этим, что количество самоубийств на флоте обычно довольно низкое. Например, регулярная статистика в вооруженных силах США свидетельствует о том, что самый низкий уровень самоубийств из года в год наблюдается в ВМС, за ними следуют ВВС, армия и морская пехота [52]. Согласно данным Агентства аналитических служб обороны Великобритании (DASA) за 23 года с 1984 по 2006 г. уровень самоубийств в армии колебался от 12 до 20 на 100000 человек, в то время как на военно-морском флоте – в пределах 6-14 на 100000 [53]. В то же время, как и на торговом флоте, преднамеренные самоповреждения среди личного состава Королевских ВМС следует рассматривать в контексте психологического, эмоционального и социального давления на военнослужащих [54]. Уровни самоубийств значительно варьируют в зависимости от страны, в то же время, показатели самоубийств среди военнослужащих (хотя обычно они значительно ниже, чем среди мужчин соответствующего возраста в общей популяции) могут располагаться в том же порядке, что может отражать культурные, религиозные и другие национально устойчивые особенности [4]. С другой стороны, изменения среди гражданского населения и в военной среде в одни и те же временные периоды могут быть разными. Например, в Военно-морском флоте бывшего СССР изменения уровня самоубийств отличались от общепопуляционных. В то время как в целом по стране после 1986 г. наблюдалось снижение числа самоубийств (профилактический эффект «перестройки» – демократизации и либерализации в стране), то на флоте наблюдался рост удельного веса самоубийств в общей структуре смертности в период с 1986 по 1995 год (период серьёзных экономических проблем, сокращение флота, падение престижа морских профессий). Только с 1998 по 2000 год процент самоубийств начал снижаться. По данным одного из немногих исследований на эту тему, на тот период времени на флоте две трети всех самоубийств совершили военнослужащие по призыву в течение в первого года службы. В 65% случаев способом самоубийства было повешение, в 20% – огнестрельное оружие, в 5,5% – отравление, в 5,2% самопорезы, 2,2% прыжки и, наконец, 1,8%

there he got a call that his wife had left him for someone else. There is no possibility to substitute, a foreign country, and there is nowhere to leave everything and go. Alone on a dark, empty steamer with shore-based electricity. I'd go up against the wall. A week of drinking and... the man hanged himself."

Peculiarities in the Navy

Navy personnel in all countries with military fleets are among the most educated and trained categories of military specialists due to the high demands placed on the crews of modern warships and submarines. It is not surprising in this connection that the number of suicides in the navy is usually quite low. For example, regular statistics in the U.S. Armed Forces show that the Navy has the lowest suicide rate year after year, followed by the Air Force, Army, and Marines [52]. According to the UK Defense Analytical Services Agency (DASA) over the 23 years from 1984 to 2006, the suicide rate in the Army ranged from 12 to 20 per 100,000, while in the Navy it ranged from 6 to 14 per 100,000 [53]. 53] At the same time, as in the merchant fleet, deliberate self-harm among Royal Navy personnel should be viewed in the context of psychological, emotional, and social pressures on service personnel [54]. Suicide rates vary considerably from country to country, while suicide rates among military personnel (although usually much lower than among males of the same age in the general population) may be in the same order, which may reflect cultural, religious and other nationally consistent patterns [4]. On the other hand, changes in the civilian and military populations may be different during the same time periods. For example, in the Navy of the former USSR, changes in the suicide rate differed from the general population. While in the whole country after 1986 there was a decrease in the number of suicides (preventive effect of "perestroika" – democratization and liberalization), in the Navy there was an increase in the percent of suicides in the total mortality structure in the period from 1986 to 1995 (the period of serious economic problems, reduction of the fleet, decline in the prestige of naval professions). Only from 1998 to 2000 the percentage of suicides began to decrease. According to

утопление [55].

В целом, редкость суицидов на военных кораблях вполне объяснима – экипаж обычно довольно многочисленен, все на виду, на крупном корабле всегда есть медслужба, изначально отбор на военно-морской флот намного более серьезный, учитывается психологическая устойчивость, поэтому вероятность пропустить психическую патологию намного ниже. Однако приходится учитывать возможные проблемы в связи с особенностями психического здоровья молодого пополнения, которое приносит с собой на борт корабля свои риски [56]. Хотя уровень самоубийств в ВМФ невысок, последствия такого события на военном корабле могут быть довольно значительными. Нужно учитывать вероятность серьезных переживаний и чувства вины у непосредственного командира или у ближайших друзей покончившего с собой. В зависимости от ситуации, психологическому воздействию может подвергнуться и весь экипаж. Учитывая это, каждый случай должен быть тщательно расследован, а отчет должен быть представлен в соответствии с существующими правилами в каждом военно-морском флоте. Кроме того, для экипажа должен быть проведен брифинг. Это касается также тех случаев, когда самоубийство произошло на берегу, но стало известно экипажу.

Вместо заключения. Возможности профилактики

Согласно данным крупнейшей международной организации, которая занимается вопросами морской судоходной политики и унификации транспортных документов BIMCO (Baltic and International Maritime Council), в 2021 году на 74 тысячах судов мирового торгового флота трудились около 1,9 миллиона моряков. Несмотря на значительный прогресс в области информационных технологий, повышение доступности медицинской помощи, включая телемедицину, моряки остаются одной из самых изолированных и подверженных стрессу и одиночеству профессиональных групп. При этом все больше тревожных сообщений о суицидальном поведении и высоком уровне депрессии у моряков поступает от международных морских организаций, профсоюзов и ассоциаций моряков (BIMCO, ITF, Lloyd's List, Seafarers Trust, Maritime Fairtrade, Российский профессиональный союз моряков и т.д.), а также от менеджеров компаний по персоналу, юристов и семей моряков.

Стратегии профилактики на торговом флоте сводятся к нескольким основным направлениям. Прежде

one of the few studies on this topic, at that time in the Navy, two-thirds of all suicides were committed by conscripts during the first year of service. In 65% of cases the method of suicide was hanging, in 20% – firearms, in 5.5% – poisoning, in 5.2% self-cutting, 2.2% jumping, and finally 1.8% drowning [55].

In general, the rarity of suicides on warships is quite understandable – the crew is usually quite numerous, everyone is visible, a large ship always has a medical service, the initial selection for the navy is much more serious, psychological stability is taken into account, so the probability of missing psychopathology is much lower. However, one has to take into account possible problems with the mental health of the young recruits, who bring their own risks on board the ship [56]. Although the suicide rate in the Navy is low, the consequences of such an event on a warship can be quite significant. One must take into account the likelihood of serious distress and feeling of guilt in the immediate commander or in the closest friends of the suicide victim. Depending on the situation, the entire crew may be psychologically affected. With this in mind, each case must be thoroughly investigated and a report submitted in accordance with existing regulations in each navy. In addition, a briefing should be given to the crew. This also applies if the suicide occurs ashore but is known to the crew.

Instead of a conclusion. Opportunities for prevention

According to BIMCO (Baltic and International Maritime Council), the largest international organization dealing with maritime shipping policy and unification of transport documents, about 1.9 million seafarers were working on 74 thousand ships of the world merchant fleet in 2021. Despite significant progress in information technology, increased access to medical care, including telemedicine, seafarers remain one of the most isolated, stressed and lonely occupational groups. At the same time, there are more and more alarming reports of suicidal behavior and high levels of depression among seafarers from international maritime organizations, trade unions and seafarers' associations (BIMCO, ITF,

всего, это активизация в рамках всей индустрии образовательной деятельности и мер, направленных на укрепление психического здоровья моряков, это повышение качества периодических медицинских осмотров и усиленное внимание к проблемам психического здоровья, повышение уровня знаний о суицидах среди командного состава (на который в настоящее время возлагается задача оказания медицинской помощи на борту), использование возможностей телемедицины и расширение спектра инициатив общественных и благотворительных организаций и движений. В последнее время проблема лучше осознается судоходными и круизными компаниями, некоторые из которых в качестве политики периодически организуют семинары для командного состава, направленные на повышение осведомленности о психологическом состоянии членов экипажа [25]. По итогам масштабного исследования характеристик стресса среди моряков разработан комплекс рекомендаций, направленных на улучшение условий труда, социальное взаимодействие на борту и повышение психологической устойчивости экипажей. Они включают такие меры, как повышение физической активности, своевременное реагирование на переутомление, максимальное использование рекреационных возможностей (многие современные суда имеют сауны и фитнес-центры), организацию культурных мероприятий, облегчающих общение между разноязычными членами экипажей [23]. Многие морские капитаны, осознающие проблему, внедряют свои собственные практические поощряющие приемы для экипажа, чтобы способствовать большей социальной и культурной активности моряков, поддерживать межкультурное общение и психологический климат на борту, такие как совместные чаепития или кулинарные обмены [57].

В последнее время получили развитие специализированные горячие линии для моряков, в частности под эгидой благотворительной организации The Seafarers Charity, ISWAN (International Seafarers' Welfare and Assistance Network), Mental health Support Solution и др., принимающие звонки (круглосуточно, 365 дней в году, на разных языках, включая русский) от моряков по всему миру в связи с кризисными состояниями. Звонки на эти линии заметно участились во время пандемии [58]. Разработаны и внедрены мобильные приложения, которые содержат множество полезной информации и ресурсов специально для моряков, включая руководство ISWAN по

Lloyd's List, Seafarers Trust, Maritime Fairtrade, Russian Seafarers' Trade Union, etc.), as well as from HR managers, lawyers and seafarers' families. Prevention strategies in the merchant navy belong to several main areas. These include, first of all, increased industry-wide educational activities and measures to promote seafarers' mental health, improved quality of periodic medical examinations and increased attention to mental health issues, increased knowledge about suicide amongst command staff (who are now responsible providing medical care on board), the use of telemedicine and a wider range of initiatives by voluntary and charitable organizations and movements. Recently, the problem has been better recognized by shipping and crewing companies, some of which, as a matter of policy, periodically organize seminars for the crew to raise awareness of the psychological state of crew members [25]. Based on the results of a large-scale study of stress characteristics among seafarers, a set of recommendations was developed aimed at improving working conditions, social interaction on board and increasing the psychological stability of crews. They include such measures as promoting physical activity, timely response to fatigue, maximum use of recreational opportunities (many modern ships have saunas and fitness centers), organization of cultural events facilitating communication between multilingual crew members [23]. Many sea captains, who are aware of the problem, introduce their own practical incentives for the crew to promote more social and cultural activity of seafarers, to support intercultural communication and psychological climate on board, such as joint tea parties or national cuisine exchanges [57].

Recently, specialized hotlines for seafarers have been developed, in particular under the auspices of The Seafarers Charity, ISWAN (International Seafarers' Welfare and Assistance Network), Mental Health Support Solution, etc., which receive calls (24 hours a day, 365 days a year, in different languages, including Russian) from seafarers in crisis around the world. Calls to these lines increased markedly during the pandemic [58]. Mobile apps have been de-

поддержанию психического здоровья и материалы по самопомощи, доступ к справочнику центров ISWAN для моряков, а также рекомендации по таким темам, как юридические вопросы контрактов, запугивание и притеснения на борту [59]. Британское Maritime and Coastguard Agency (MCA) разработало и внедрило онлайн инструмент «Wellbeing at Sea» – цифровой опрос, по результатам которого моряк получает индивидуальные рекомендации по улучшению психологического благополучия. Разработчики этого инструмента вначале опросили 197 моряков, используя 70 вопросов, спрашивающих об их самочувствии, психическом и физическом состоянии, а также об условиях труда и организационной культуре. Затем был проведён факторный анализ и были выявлены вопросы, сильнее всего ассоциированные с общим благополучием, что позволило свести число вопросов к меньшему числу, касающихся таких проблемных сфер, как издевательства, притеснения и дискриминация, физическое здоровье, усталость, утомление и организационная поддержка. Анонимизированные данные, который собирает данный опросник, затем отправляются руководителям компаний, чтобы помочь им определить приоритетные области, нуждающиеся в улучшении, и выделить позитивные практики [60]. МСА предоставляет платные лицензии на использование данного опросника.

В целом знакомство с различными мерами профилактики свидетельствует о том, что в подавляющем большинстве они принадлежат различным специализированным благотворительным организациям, судя по всему, имеющим постоянную финансовую поддержку. По своему содержанию все эти меры вполне соответствуют самым современным тенденциям и рекомендациям и широко используют онлайн подходы. Многие сетевые ресурсы используют активную риторику, утверждая, что суициды на флоте значительно выросли в последние годы (в разы), и что ситуация требует экстренных мер (в отличие от профессиональных источников, которые более сдержанно комментируют ситуацию). При этом следует признать, что эта практика приносит свои плоды, поскольку число различных инициатив постоянно растёт, судоходные компании, обладающие большими финансовыми ресурсами, реагируют на ситуацию, поддерживая научные исследования и грантовые программы [60]. Большую роль играет личная вовлечённость руководства компаний и желание изменить

veloped and implemented that contain a wealth of useful information and resources specifically for seafarers, including ISWAN's mental health and self-help guide, access to the ISWAN Seafarers' Center Directory, and advice on topics such as legal contract issues, bullying and harassment on board, etc. [59].

The British Maritime and Coastguard Agency (MCA) has developed and implemented an online tool called 'Wellbeing at Sea', a digital survey that provides seafarers with personalized advice on how to improve their psychological well-being. The developers of the tool first surveyed 197 seafarers using 70 questions asking about their well-being, mental and physical health, as well as their working conditions and organizational culture. Factor analysis was then conducted and the questions most strongly associated with general well-being were identified, reducing the number of questions to a smaller number related to problem areas such as bullying, harassment and discrimination, physical health, fatigue, exhaustion and organizational support. The anonymized data collected by this questionnaire is then sent to company managers to help them prioritize areas for improvement and highlight positive practices [60]. The MSA provides paid licenses to use the questionnaire.

In general, looking at various prevention measures one can conclude that the majority of them belong to various specialized charitable organizations, apparently with ongoing financial support. In terms of content, all of these measures are in line with the latest trends and recommendations and use extensively the online approaches. Many online resources use active rhetoric, claiming that suicides in the Navy have increased significantly in recent years (many times over) and that the situation requires urgent action (in contrast to professional sources, which are more restrained in their comments). At the same time, it should be recognized that this practice is fruitful, as the number of various initiatives is constantly growing, shipping companies with large financial resources respond to the situation by supporting scientific research and grant programs [60].

ситуацию, в качестве примера можно привести компанию Tristar Tankers, которая потеряла двух своих моряков, покончивших с собой в течение двух месяцев [61]. После этого в компании была развернута активная работа по взаимодействию с другими компаниями, направленная на большую открытость и обмен информацией с целью поиска первопричин происходящего и предотвращения новых случаев, включая участие в конференциях по безопасности [61].

Может показаться, что сетевые ресурсы сгущают краски, рисуя ситуацию с депрессией, стрессом и суицидами в мрачных тонах, в то же время, это позволяет привлечь больше внимания со стороны властей и руководства компаний, добиваясь принятия мер по улучшению условий труда и разработки профилактических инициатив. В области превенции суицидов на флоте есть ещё много неиспользованных ресурсов, в числе которых можно назвать более раннее информирование будущих профессионалов, например, в виде нескольких часов лекций, посвящённых данной проблеме на старших курсах для будущих офицеров-судоводителей, повышении квалификации по суицидологии среди врачей, участвующих в проведении медкомиссий и профессиональном отборе, совершенствовании мобильных приложений для поддержания психического здоровья, разработке рекомендаций по выявлению признаков депрессии и суицидальной угрозы, которые были бы пригодны для моряков во время контрактов, более широкое информирование о возможностях телеконсультаций в связи с суицидальными мыслями и создании условий конфиденциальности. В целом следует признать, что суициды на торговом флоте – это растущая проблема, которая требует систематических усилий по превенции, и повышенное внимание к психическому здоровью моряка, создание условий для получения высококвалифицированной медико-психологической помощи является абсолютно оправданной стратегией.

The personal involvement of company management and the desire to change the situation plays a major role, one of the examples is the Tristar Tankers, which lost two of its seafarers by suicide within two months [61]. Since then, the company has developed an active engagement with other companies to be more open and share information to find the root causes and prevent further incidents, including participation in safety conferences.

While online resources may seem to paint too grave picture of depression, stress and suicide prevalence in seafarers, they succeed in attracting more attention from authorities and company management to improve working conditions and develop prevention initiatives. There are still many untapped resources in the field of suicide prevention in the merchant fleet, including rising awareness in future professionals, including several hours of lectures on the issue in senior courses for future naval officers, advanced training in suicidology for physicians involved in medical examinations and professional selection, improving mobile applications for mental health, and the development of guidelines for identifying signs of depression and suicide. In general, one can conclude that suicide in the merchant fleet is a growing problem that requires systematic efforts to prevent. Consequently, an increased attention to the mental health of the seafarer and creating conditions for obtaining highly qualified medical and psychological assistance is an absolutely justified strategy.

Литература / References:

1. Флотские поверья и легенды. <https://flot.com/publications/books/shelf/russianfleet/34.htm> (дата обращения – 02.10.2024). [Navy lore and legends. (assessment date – 02.10.2024)] (In Russ)
2. Морские суеверия. <https://deckofficer.ru/news/item/morskie-sueveriya> (дата обращения – 02.10.2024). [Seafarers' superstitions (assessment date – 02.10.2024)] (In Russ)
3. Stanley IH, Hom MA, Joiner TE. A systematic review of suicidal thoughts and behaviors among police officers, firefighters, EMTs, and paramedics. *Clin Psychol Rev.* 2016; 44: 25-44. DOI: 10.1016/j.cpr.2015.12.002
4. Rozanov V. Suicides in military settings. In: Oxford Textbook of Suicidology and Suicide Prevention. Ed. D. Wasserman, 2nd Edition, Oxford University Press, 2021, pp. 215-226.
5. Bloor M. Fatalities at sea: the good and the bad news. *The Sea.* 2008; 194: 4.

6. Sampson H, Ellis N. Fatalities and injuries among seafarers in the period 2000-2016. Seafarers International Research Centre (SIRC). 2019.
7. Тайна, покрытая мраком: о суицидах на судах молчат, чтобы не омрачать репутацию судовладельца. <https://www.seafarersjournal.com/incidents/tajna-pokrytaya-mrakom-o-suitsidah-na-sudah-molchat-chtoby-ne-omrachat-reputatsiyu-sudovladeltsa/> (дата обращения – 05.11.2024 г.). [Mystery shrouded in darkness: suicides on ships are kept silent in order not to tarnish the reputation of the shipowners (assessment date – 05.11.2024) (In Russ)]
8. Попов М. Девушки из воды. Русалки и другие обитательницы водоемов. <https://www.mirf.ru/worlds/bestiary-rusalki> [Popov M. Girls from water. Mermaids and other inhabitants of water bodies. (assessment date – 05.11.2024)] (In Russ)
9. Low A. Seafarers and passengers who disappear without a trace from aboard ships. *Int Marit Health*. 2006; 57 (1-4): 219-229.
10. Запечалов А.С. Влияние асимметрии и групповой структуры морских волн на генерацию инфразвука морской поверхностью. *Морской гидрофизический журнал*. 2023; 39 (2): 177-188. [Zapevalov AS. Impact of the sea waves' skewness and group structure on the infrasound generation by the sea surface. *Physical Oceanography*. 2023; 30 (2): 160-170.] (In Russ) DOI: 10.29039/1573-160X-2023-2-160-170
11. Сливина Л.П., Куклин Д.А., Матвеев П.В. и др. Инфразвук и низкочастотный шум как вредные производственные факторы. *Безопасность труда в промышленности*. 2020; 2: 24-30. [Slivina LP, Kuklin DA, Matveev PV, et al. Infrasound and low-frequency noise as harmful industrial factors. *Occupational Safety in Industry*. 2020; 2: 24-30.] (In Russ) DOI: 10.24000/0409-2961-2020-2-24-30
12. Розанов В.А., Григорьев П.Е. Экологические факторы и суицидальное поведение человека. *Суицидология*. 2018; 9 (2): 30-49. [Rozanov VA, Grigoriev PYe. Ecological factors and human suicidal behavior. *Suicidology*. 2018; 9 (2): 30-49.] (In Russ)
13. Deisenhammer EA. Weather and suicide: the present state of knowledge on the association of meteorological factors with suicidal behavior. *Acta Psychiatr. Scand*. 2003; 108 (6): 402-429.
14. Stack S. Occupation and Suicide. *Social Science Quarterly*. 2001; 82, 384-396. DOI: 10.1111/0038-4941.00030
15. Roberts SE, Jaremin B, Lloyd K. High-risk occupations for suicide. *Psychological Medicine*. 2013; 43: 1231-1240. DOI: 10.1017/S0033291712002024
16. Sussell A, Peterson C, Li J, Miniño A, et al. Suicide Rates by Industry and Occupation – National Vital Statistics System, United States, 2021. *MMWR Morb. Mortal. Wkly. Rep*. 2023; 72: 1346-1350. DOI: 10.15585/mmwr.mm7250a2
17. Roberts SE. Surveillance of work-related mortality among seafarers employed on board Isle of Man registered merchant ships from 1986 to 2005. *International Maritime Health*. 2006; 57 (1-4): 9-23
18. Roberts S, Marlow PB. Work related mortality among merchant seafarers employed in UK Royal Fleet Auxillary shipping from 1976 to 2005. *International Maritime Health*. 2006; 57: 24-35.
19. Szymańska K, Jaremin B, Rosik E. Suicides among Polish seamen and fishermen during work at sea. *International Journal of Maritime Health*. 2006; 57: 36-45.
20. Wickstrom G, Leivonniemi A. Suicides among male Finnish seafarers. *Acta Psychiatr Scand*. 1985; 71: 575-580. DOI: 10.1111/j.1600-0447.1985.tb02551.x
21. Larsson TJ, Lindquist C. Traumatic fatalities among Swedish seafarers, 1984-88. *Safety Science*. 1992; 15: 173-182.
22. Hansen H.L. Surveillance of deaths on board Danish merchant ships, 1986-93: implications for prevention. *Occupation and Environmental Medicine*. 1996; 53: 269-275.
23. Sampson H, Ellis N. *Seafarers' mental health and wellbeing*. Institution of Occupational Safety and Health (IOSH). 2019. 51 p.
24. Sampson H, Ellis N. Stepping up: The need for proactive employer investment in safeguarding seafarers' mental health and wellbeing. *Maritime Policy & Management*. 2021. 48 (8): 1069-1081. DOI: 10.1080/03088839.2020.1867918
25. Carroll P, Behailu A. Ipsos 22-082447-01 DPS DfT Suicide and Seafarers report.
26. Lefcowitz RY, Slade MD. *Seafarers Mental Health Study. Final Report*. ITF Seafarers' Trust & Yale University. 2019.
27. A Broader Vision of Seafarer Wellbeing: Survey of ITF Maritime Affiliates on HIV/Aids, Health and Wellbeing. ITF House, London. 2015. http://www.itfglobal.org/media/819789/hiv_survey.pdf (дата обращения 10 июля 2023 г.)
28. Baygi F, Mohammadian Khonsari N, Agoushi A, et al. Prevalence and associated factors of psychosocial distress among seafarers during COVID-19 pandemic. *BMC Psychiatry*. 2021; 21 (1): 1-9. DOI: 10.1186/s12888-021-03197-z
29. Brooks SK, Greenberg N. Mental health and wellbeing of seafaring personnel during COVID-19: Scoping review. *Journal of Occupational Health*. 2022; 64 (1). DOI: 10.1002/1348-9585.12361
30. Wu AC, Donnelly-McLay D, Weisskopf MG, et al. Airplane pilot mental health and suicidal thoughts: a cross-sectional descriptive study via anonymous web-based survey. *Environ Health*. 2016; 15 (1): 121. DOI: 10.1186/s12940-016-0200-6. Erratum in: *Environ Health*. 2017; 16 (1): 129. DOI: 10.1186/s12940-017-0341-2
31. Голенков А.В. Авиакатастрофа как способ самоубийства. *Девиянтология*. 2020; 4 (2): 3-7. [Golenkov A.V. Airplane crash as a method of suicide. *Deviant Behavior (Russia)*. 2020; 4 (2): 3-7.] (In Russ / Engl) DOI: 10.32878/devi.20-4-02(7)-3-7
32. Tomasello P, Brambati F, De Rooy D, et al. MESAFE, D.1.1. Report on the review of diagnostic measures. EASA, 2022.
33. Филоненко В.А. Подготовка персонала и специфика управления социально-трудовыми отношениями в морской индустрии. *Основные тенденции развития высшего образования в России и за рубежом*. Коллективная монография. Отв. Ред. А.Ю. Нагорнова, Т.Б. Михеева. Ульяновск: Изд-во "Зебра". 2022: 247-257.
34. Oldenburg M, Jensen HJ, Wegner R. Burnout syndrome in seafarers in the merchant marine service. *International Archives of Occupational and Environmental Health*. 2013; 86: 407-416. DOI: 10.1007/s00420-012-0771-7

35. Rydstedt LW, Lundh M. An ocean of stress? The relationship between psychosocial workload and mental strain among engine officers in the Swedish merchant fleet. *International Journal of Maritime Health*. 2010; 62: 168-175.
36. Rydstedt LW, Lundh M. Work demands are related to mental health problems for older engine room officers. *International Journal of Maritime Health*. 2012; 63: 176-180.
37. Carotenuto A, Fasanaro AM, Molino I, et al. The Psychological General Well-Being Index (PGWBI) for assessing stress of seafarers on board merchant ships. *International Maritime Health*. 2013; 64: 215-220. DOI: 10.5603/imh.2013.0007
38. Carotenuto A, Molino I, Fasanaro AM, Amenta F. Psychological stress in seafarers: a review. *International Maritime Health*. 2014; 63: 188-194.
39. Hjarne L, Leppin A. A risky occupation? (Un)healthy lifestyle behaviors among Danish seafarers. *Health Promotion International*. 2014; 29: 720-729. DOI: 10.1093/heapro/dat024
40. Slišković A, Penezić Z. Lifestyle factors in Croatian seafarers as relating to health and stress on board. *Work*. 2017; 56 (3): 371-380. DOI 10.3233/WOR-172501
41. Grappasonni I, Petrelli F, Amenta F. Deaths on board ships assisted by the Centro Internazionale Radio Medico in the last 25 years. *Control Internazionale Radio Medico*. 2012; 10 (4): 186-191. DOI: 10.1016/j.tmaid.2012.06.006
42. Ланцева В.Ю., Мигда Н.С. Правовое регулирование и организация охраны здоровья и медицинского обслуживания моряков на судах торгового флота. *Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины*. 2022; 30 (1): 65-71. DOI: 10.32687/0869-866X-2022-30-1-65-71
43. Lantseva VYu, Migda NS. The legal regulation and organization of health protection and medical care of sailors of merchant marine ships. *Problemi socialnoi gigieni, zdravookhraneni i istorii meditsini*. 2022; 30 (1): 65-71. (In Russ.) DOI: 10.32687/0869-866X-2022-30-1-65-71
44. Alderton T, Bloor T, Kahveci M, et al. *The Global Seafarer: Living and working conditions in a globalized industry*. International Labour Office, 2004, Geneva: ILO, 208 p.
45. Seafarer Workforce Report (2021). *The Global Supply and Demand for Seafarers in 2021*, ICS & BIMCO. Wytherbis. 2021. 106 p.
46. Hand M. Seafarer officers' wages have stagnated over the last decade. *Seatrade Maritime News*. 2018. URL: <https://www.seatrade-maritime.com/asia/seafarer-officers-wages-have-stagnated-over-last-decade> (date of access – 10.08.2024)
47. Khaliq U. Jurisdiction, Ships and Human Rights Treaties. In: *Jurisdiction Over Ships. Publications on Ocean Development*, Vol. 80. H. Ringbom (ed.), Brill. 2015.
48. Haka M, Borch DF, Jensen C, et al. Should I stay or should I go? Motivational profiles of Danish seafaring officers and non-officers. *Int Marit Health*. 2011; 62: 20–30.
49. Furness-Smith J. Rising suicide rates among seafarers linked to internet usage. *Lloyd's List*. 2017 (date of access – 05.08.2024) <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL108684/Rising-suicide-rates-among-seafarers-linked-to-internet-usage> (assessed July, 2023).
50. Lucas D, Coadic N, Jégaden D. Assessment of mental health and psychosocial factors in French merchant officer cadets. *International Maritime Health*. 2023; 74 (1): 62-69. DOI: 10.5603/IMH.2023.0007
51. Şenbursa N, Şenbursa G, Sıvrı F, Uğurlu Ö, ÇelİK B. Understanding seafarers' physical and mental health. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*. 2024; 8: 4; 2421708, DOI: 10.1080/25725084.2024.2421708
52. Aladag O, Altıpinar I. Nomophobia and its effects on seafarers. *Work*. 2023; 74: 1429-1435. DOI: 10.3233/WOR-210948
53. Allen JP, Cross G, Swanner J. Suicide in the Army: a review of current information. *Mil Med*. 2005; 170 (7): 580–584. DOI: 10.7205/milmed.170.7.580
54. DASA. Suicide and open verdict death in the UK regular Armed Forces 1984–2006. 2007. Available at. <http://www.DASA.mod.uk>
55. Micklewright S. Deliberate self-harm in the Royal Navy. An audit of cases presenting to the Department of Community Mental Health, between 1 March 1999 and 28 February 2002. *JR Nav Med Serv*. 2005; 91 (1): 12–25.
56. Шараевский Г.Ю., Колкутин В.В., Фетисов В.А. Судебно-медицинская оценка смертей от внешних причин на военно-морском флоте. *Военно-медицинский журнал*. 2002; 323: 7-10. [Sharaevskiy GY, Kolkutin VV, Fetisov VA. Medical-forensic evaluation of deaths from external causes in the Navy. *Voenno-Meditsinskiy Zhurnal. Military-Medical J*. 2002; 323: 7–10.] (In Russ)
57. Rozanov V. Mental health problems and suicide in the younger generation — implications for prevention in the Navy and merchant fleet. *International Maritime Health*. 2020; 71 (1): 34-41. DOI: 10.5603/IMH.2020.0009
58. Что толкает моряков за борт? Российской профессиональный союз моряков. 2017. http://www.sur.ru/ru/news/lent/2017-10-06/chto_tolkaet_morjakov_za_bort/ (дата обращения – 21.11.2024 г.). [What pushes seafarers overboard? Russian Seafarers' Trade Union. (date of access – 21.11.2024)] (In Russ)
59. Чрезвычайные нагрузки и тяжелые условия труда в море пагубно влияют на здоровье. Российской профессиональный союз моряков. 2023. http://sur.ru/ru/news/lent/2023-09-22/chrezvychajnye_nagruzki_i_tjazhelye_uslovija_truda_v_more_pagubno_vlijajut_na_zdorove_22776/ (дата обращения – 20.11.2024 г.). [Extreme workload and harsh working conditions at sea have a detrimental effect on health. Russian Seafarers' Trade Union. (date of access – 20.11.2024)] (In Russ)
60. New mobile app offers seafarers offline access to ISWAN's 24-hour support and resources. The Shipowners club. 2021. <https://www.shipownersclub.com/latest-updates/news/new-mobile-app-offers-seafarers-offline-access-iswans-24-hour-support-and-resources/> (дата обращения – 20.11.2024 г.). (In Russ)
61. Maritime & Coastguard Agency. Wellbeing at Sea tool supporting seafarers' health and well-being. <https://www.wellbeingseatool.com/> (дата обращения – 21.11.2024 г.)
62. Судовладельцам необходимо делиться информацией о случаях самоубийств в море. Российской профессиональный союз моряков. 2022. <http://www.xn-->

-11afcf.xn--plai/ru/news/lent/2022-01-
21/sudovladelcam_neobkhodimo_delitsja_informaciej_o_
sluchajakh_samoubijstv_v_more_20856/ (дата

обращения – 21.11. 2024 г.). Shipowners need to share
information on cases of suicide at sea. Russian Seafarers'
Trade Union (date of access – 21.11. 2024). (In Russ)

SUICIDES AMONG SEAFARERS: FROM ANTIQUITY LEGENDS TO CONTEMPORARY CONTEXT

V.A. Rozanov

St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russia; v.rozanov@spbu.ru

V.M. Bekhterev National Medical Research Center for Psychiatry and Neurology, St. Petersburg, Russia

Abstract:

Rationale. In recent years, the issue of suicides among merchant seafarers has been raised in various sources with increasing frequency. It is necessary to analyze this problem from the point of view of possible reasons for the raise of the number of cases. It is also important to develop rational approaches to prevention, taking into account the peculiarities of labor of this continent. **Methodology.** A descriptive review based on a search of both scientific and online (“grey”) sources, taking into account all possible aspects of the problem - suicidological, medical, occupational, hygienic, economic and legal. **Results.** There is a lack of objective data in this area, all studies based on registering mortality and its causes have been performed in the second half of the last century. These sources are outdated and also provide contradictory information; in some cases the indices among seafarers are significantly lower than among working men in the general population, but sometimes at the same level. Some academic bodies have given cautious estimates in recent years indicating an increase in mortality among merchant seafarers. There is considerable uncertainty in the qualification of what has happened, so far as often people simply disappear from the ship. At the same time, contemporary online sources belonging to trade unions, maritime businesses or public organizations paint a rather grave picture, claiming a multiple increase in recent years. Suicides on board are directly related to increased stress levels and psycho-emotional strain in the workplace, especially during pandemic. Many sources attribute the unfavorable dynamics to the global changes that have taken place in the maritime business in recent decades, the disappearance of national shipping companies, and the policies of large shipping companies that minimize their costs by hiring cheaper labor and intensifying workload in the industry. Numerous studies indicate that the leading problem nowadays is the deterioration of seafarers' mental health, the spread of anxiety, depression and suicidal thoughts in small international multilingual crews, with high probability of conflicts and bullying. One of the probable causes may be recruiting of young personnel with existing mental health problems, internet addiction and low stress tolerance. **Conclusion.** Suicides among seafarers appear to be on an upward trend. The active position of many professional structures influences shipping companies and stimulates a variety of prevention measures based mainly on online technologies, mobile apps, surveys and dissemination of positive recommendations to promote seafarers' mental health. It would be advisable to strengthen educational approaches for future shipmasters in specialized higher education institutions and to intensify training in the field of mental health of doctors of medical commissions for shipboard personnel selection.

Keywords: suicidal behavior, seafarers, mental health, stress, modernity

Финансирование: Данное исследование не имело финансовой поддержки.

Financing: The study was performed without external funding.

Конфликт интересов: Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interest: The author declares no conflict of interest.

Статья поступила / Article received: 09.09.2024. Принята к публикации / Accepted for publication: 24.10.2024.

Для цитирования: Розанов В.А. Самоубийства среди мореплавателей: от античности до наших дней. *Суицидология* 2024; 15 (4): 67-93. doi.org/10.32878/suiciderus.24-15-04(57)-67-93

For citation: Rozanov V.A. Suicides among seafarers: from antiquity to contemporary context. *Suicidology*. 2024; 15 (4): 67-93. (In Russ / Engl) doi.org/10.32878/suiciderus.24-15-04(57)-67-93