

dr MACIEJ KIJOWSKI (ORCID: 0000-0002-0333-0465)

Wyższa Szkoła Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach

Kontakt: maciej.kijowski@onet.pl

DOI: 10.5604/01.3001.0014.7488

Samobójstwa polskich marynarzy jako jedna z przyczyn zgonów na statkach morskich – przegląd badań (1)



Fot. stockerfreelance/Bigstockphoto

Praca marynarza na statku morskim stanowi podstawę licznych negatywnych uwarunkowań tak psychicznej, jak i fizycznej sfery jego życia. Zaburzenia środowiskowe, niemożliwość opuszczenia statku, rozłąka z rodziną czy przyjaciółmi czynią ludzi morza jedną z grup zawodowych legitymujących się zarówno najwyższym ryzykiem, jak i odsetkiem samobójstw. Autor zwraca szczególną uwagę na społeczne znaczenie samobójstw w kontekście ich przesłanek, liczebności i nieoczekiwanie wysokiego udziału procentowego wśród wszystkich zgonów marynarzy w miejscu pracy. Przypomniano również terminu „kalentura”, niemal zapomniany, prawie nieznanemu współczesnej literaturze naukowej, a prawdopodobnie związany ze skłonnością marynarzy do samobójstw. Tekst bazuje na analizie popełnionych zamachów samobójczych i niejasnych rezultatów badań ich dotyczących.

Słowa kluczowe: samobójstwo, marynarz, statek, morze

Suicides of polish sailors as one of the reasons for causalities on marine ships – research review (1)

Seaman's work on the sea-going ship gives occasion to number of negative circumstances for physical and psychical spheres of his life. Environmental disturbances, impossibility of abandonment of a ship, separation with family or friends make people of the sea one of professional group of highest both risk and percentage of suicides. The author pays special attention to social importance of seamen's suicides that is connected with their circumstances, quantity and unexpectedly high percentage in total amount of seamen's deaths at work. A value of this paper is also reminder of a term 'calenture', almost forgotten and unknown in contemporary scientific literature, probably connected with the seamen's inclination to suicide. The article is based on analysis of committed suicides, as well as hazy results of researches over them.

Keywords: suicide, seaman, ship, sea

Wstęp

Gdyby z punktu widzenia bezpieczeństwa pracy oceniać ważność danego problemu przez wzgląd na kryterium liczby poświęconych mu w całości artykułów naukowych, kwestia samobójstw polskich marynarzy na statkach morskich mogłaby uchodzić za marginalną, bowiem w ciągu ostatniego półwiecza stała się przedmiotem bodaj tylko dwóch takich opracowań w polskim piśmiennictwie [1-2]. Mimo to, i pomimo katastrofalnej de-

gradacji polskiej floty, tak handlowej, jak i rybackiej, waga problemu jest ogromna. Owszem, nie dotyka on masy ofiar, mierzonej liczbami bezwzględny, lecz odsetek samobójstw jako przyczyny śmierci jest wśród ludzi morza znacznie wyższy niż wśród mężczyzn zatrudnionych na lądzie [1-4].

Celem artykułu jest przybliżenie czytelnikom nadzwyczaj złożonego, niemal nieznanego zjawiska, które w życiu ludzi morza stanowi od lat temat tabu, zaś dla bezpieczeństwa ich pracy odgrywa kolosalne znaczenie. Jeśli chodzi o przyjętą me-

todologię oraz zakresy temporalny i geograficzny podjętych poszukiwań badawczych, stwierdzić należy, że interdyscyplinarna i unikatowa tematyka nakazała unikać standardowych kanałów pozyskiwania materiału źródłowego; używanie słów kluczowych „samobójstwo” i „marynarz” było pomocne tylko częściowo, dane w obu częściach obejmują okres od II połowy lat 50. ub.w. do roku 2020 i dotyczą przede wszystkim sytuacji polskich marynarzy (pływających pod różnymi banderami) w odniesieniu do prawidłowości globalnych.

Przesłanki samobójstw na morzu

Wśród uwarunkowań myśli i tendencji samobójczych istotny charakter ma, obok przesłanek endogennych [5], czynnik reakcji międzyludzkich i społecznościowych [6]. Marynarze na statkach morskich „tworzą grupę zawodową uznaną za skomplikowaną i trudny przedmiot badań naukowych” [7], będącą zarazem jednym ze środowisk charakteryzujących się najwyższym stopniem narażenia na samobójstwa [3]. Do najoczywistszych przyczyn wpływających negatywnie na zdrowie psychiczne marynarzy, w tym na ryzyko podejmowania przez nich prób i zamachów samobójczych, należą długie okresy przebywania z dala od rodziny i innych bliskich, zmęczenie i wyczerpanie oraz bezpieczeństwo zatrudnienia i warunki pracy [3]. Jakkolwiek E.J. Sitek odnosi się w przytaczanej pracy do etiologii samobójstw, też podaje, i to bardziej obszerną listę wpływających na „warunki morskiej egzystencji (...) określonych komponentów zawodu marynarza”, dzieląc je na czynniki fizyczne (m.in. mikroklimat w siłowniach, wibracja, hałas, specyficzne warunki żywienia), szkodliwości przyrodnicze (np. szybkie zmiany klimatyczne, warunki hydro-meteorologiczne) czy socjologiczno-psychologiczne (wiążące się „z niemożliwością zaspokojenia na statku wielu potrzeb, co w konsekwencji (...) wywołuje różnego typu napięcia psychiczne”), [7]. Autor ten trafnie charakteryzuje statek jako „odrębny <mikrokosmos> społeczny”, jego załogę zaś jako przypadkowo scaloną grupę, spoiłą bądź antagonistyczną wewnątrznie, z określonymi in-

terakcjami oraz formalną i nieformalną strukturą. Choćby grupa ta była pełna ludzi bliskich sobie, „marynarz musi być samowystarczalny, zdany tylko na siebie” [7].

B. Jaremin potwierdza, że statek stanowi ekosystem sztuczny, a na członka jego załogi oddziałują jednocześnie czynniki środowiska zewnętrznego (w tym woda, powietrze, ale i środowisko portów), jak i wewnętrznego (biotyczne i abiotyczne, w tym fizyczne, chemiczne i konstrukcyjno-eksploatacyjne) i wreszcie zmienne o charakterze antropocentrycznym (pisane i niepisane reguły życia na statku), [4,8].

Znamienny jest też indeks niekorzystnych czynników autorstwa R. Dolmierskiego i J. Nitki, którzy wyróżniają dwa takie faktory. Pierwszy jest natury psychicznej – poczucie izolacji od kraju i bliskich, izolacja w ramach przypadkowo dobranej, niezmiennącej się grupy na relatywnie małej przestrzeni, coraz krótsze postoje statków w portach i coraz dłuższe na redach, izolacja jedнопłciowa, monotonia, problemy celno-dewizowe, wreszcie kojarzenie przez marynarzy pracy na statku z zagrożeniem zdrowia i życia, skutkujące trwałym uczuciem napięcia psychicznego). Drugi – fizykochemicznej, co oznacza dynamiczne zmiany klimatyczne i zjawiska elektromagnetyczne, nerwicorodne zaburzenia dobowych i dłuższych rytmów chronobiologicznych wywołane szybkim przekraczaniem stref czasowych, hałas i wibracje – od infra- po ultraakustyczne – emitowane przez silniki coraz wyższej mocy, wpływ toksyczny na ośrodkowy układ nerwowy ze strony spalin,

ładunku czy tworzyw sztucznych, z których wykonuje się wykładziny podłogowe i sufity pomieszczeń załogowych, działania promieniowania elektromagnetycznego zależnego od pracy radaru i radiostacji okrętowej, tudzież innych urządzeń emitujących mikrofałę [9-12].

Tymi i podobnymi zjawiskami dyktowane były, wyrażane od końca lat 60. ub. w. przez psycho- i socjologów oraz lekarzy okrętowych, postulaty skracania rejsów trawlerów do ok. 90 dni lub wymiany ich załóg po tym czasie [13]. Obok czynników wspomnianych wyżej można wskazać też w kontekście spostrzeżeń N. Klatki, choć z zastrzeżeniami, na pioruny kuliste i fale infradźwiękowe (o częstotliwości 1-10 Hz) rozprzestrzeniające się nad powierzchnią morza [14], bardziej jednak przekonania autora uwaga zwrócona przez M. Plopę na „dodatkowe ograniczenia typu deprywacji sensorycznej”, przez co rozumie on zawężenie pola spostrzeżeniowego marynarza do wody i obszaru statku [15], ale i na stanowiące przyczynę podejmowania prób samobójczych połączenie nadmiernej formalizacji relacji międzyludzkich na statku ze zwiększoną podatnością na stres w określonej fazie rejsu [15]. W toku badań prowadzonych bezpośrednio na statkach L. Janiszewski dostrzegł ponadto *long eye* – objaw długiego spojrzenia – „cechującego się dostrzegalnymi zmianami w zakresie zabarwienia i funkcjonowania oka”, wywołany wysokim i krańcowym stopniem deprywacji potrzeb, zwłaszcza seksualnych i emocjonalnych [16]. Badając wcześniej środowisko rybaków dalekomorskich ten sam autor



Fot. Zulkiffle Mohd Kassim/Bigstockphoto



dostrzegł żywną przez nich wobec partnerek na lądzie podejrzliwość o patologicznym wręcz wymiarze, obejmującym ich inwigilację (usługa świadczona wzajemnie przez jednych rybaków drugim) oraz przenikający statkowe rozmowy, anegdoty i dowcipy wcale niedowcipny tzw. syndrom Dyzia (względnie: dejmana), które to miano miał posiadać rzekomy uwodziciel i kochanek żon rybaków grasujący na lądzie [16-17].

Janiszewski wskazał, że stereotyp rzekomej inklinacji marynarskich żon do niewierności jest mitem, przyznał jednak *expressis verbis*¹, że zdrady rzeczywiście popełnione prowadzą marynarzy do myśli lub czynów samobójczych [16]. Tęsknota jest również takim katalizatorem, jak trafnie wskazuje Z. Borucki [18], choć przyznać trzeba, że wskazane wyżej negatywne przesłanki słabiej oddziałują na członków załóg morskich statków rybackich, a to dzięki krótszemu czasowi trwania rejsów oraz większej częstotliwości i regularności osobistych kontaktów z najbliższymi [2].

W 1981 r. przeprowadzono wśród marynarzy Polskich Linii Oceanicznych bardzo interesujące badania, dotyczące ich zadowolenia bądź niezadowolenia z pracy na morzu. Uwagę zwracają przede wszystkim wskazane przez 88 marynarzy stresory: brak rodziny (57 osób), brak partnera seksualnego (48), stosunki międzyludzkie (32), długość rejsu (30), brak domowego wyżywienia (19), brak rozrywek (16), warunki pracy (14), ograniczona przestrzeń (14), stałe towarzystwo tych samych osób (10), zła organizacja pracy (6), zakłócenia dobowego rytmu organizmu (4), [19]. W ślad za tym S. Kozak zebrał wysunięte przez respondentów wnioski, wśród których warto podkreślić m.in.: rozszerzenie „możliwości zabierania członków rodzin w rejsy, które utrwałyby więzi uczuciowe wśród rodzin marynarzy”, czy jakże wówczas aktualne

¹łac. dobitnie.

zmniejszenie opłat „za rozmowy radiotelefoniczne z krajem” [19]. Wedle Sitka rozmowa z lądem „obniża stan napięcia psychicznego [marynarza – przyp. M.K.], ale jednocześnie pozwala na chwilowe oderwanie się od otoczenia” [7], Janiszewski dodaje zaś, że stwarza ona „iluzoryczne wrażenie łączności bezpośredniej” [16]. O rozładowywaniu ciężkiej nieraz atmosfery na statku pisał – tym razem na podstawie ankiet kapitanów – Kozak [20].

Przytłaczające statystyki

A. Mazurkiewicz podaje i interpretuje wyniki frapujących badań przeprowadzonych przez Stephena Robertsa (Uniwersytet Swansea), który interesował się wypadkami śmierci marynarzy na statkach bandery brytyjskiej w latach 1979-1980, 1982-1983 i 2001-2005. We wszystkich tych okresach, ujętych razem, marynarze zajęli 2. miejsce wśród grup zawodowych w statystyce samobójstw (76 na 100 tys. w pierwszych dwóch okresach ujętych łącznie, 68 na 100 tys. w trzecim okresie). Niezależnie od tego, w latach 1959-2009 badania przeprowadzono w Polsce, Hongkongu, Szwecji, Danii, na Wyspie Man, w Wielkiej Brytanii i Singapurze. Ich wyniki są poruszające, obliczono bowiem, że na 17 tys. zgonów marynarzy powodem aż 1000 było samobójstwo. Innymi słowy, aż 6% zejść śmiertelnych, przy czym od 1997 r. aż 6,5% zejść śmiertelnych miało charakter suicydalny. Można też z pełną odpowiedzialnością stwierdzić, że nawet tak zastraszające wyniki są zaniżone, skoro w 2005 r. na 835 przypadków śmierci na morzu ponad 20% było wynikiem samobójstw [3].

Inną przyczyną zaniżania statystyk jest spotykania abominacja do wykazywania związku między zaginięciami marynarzy a samobójczą ich etiologią, podczas gdy aż połowa zaginięć marynarzy jest najprawdopodobniej wynikiem samobójstwa [3]. Jeszcze istotniejsze są wyniki badań Jaremina nad przyczynami 668 zgonów

(w tym zaginięć) na polskich statkach morskich w latach 1960-1999: samobójstwa i zaginięcia autor zaliczył do zgonów z przyczyn zewnętrznych, wskazując, że tzw. inne wypadki (w tym samobójstwa) w liczbie 121 stanowiły przyczynę 22,61% zgonów tej kategorii, 114 zaginięć stanowiło w niej 20,56% zgonów (w tym 35 zaginięć bez zatonięcia statku, a wśród nich spowodowane depresją z następowymi decyzjami suicydalnymi, również na tle udziału w nielegalnych działaniach, np. przemyście, a i w następstwie odmów zaangażowania w takowe.) [4]. Na 151 „innych wypadków” aż 51 to ewidentne samobójstwa, w tym – jak podają Jaremin, K. Szymańska i E. Rosik – 33 na statkach handlowych, 17 na dalekomorskich rybackich, 1 w rybactwie kutrowym i łodziowym. Stanowi to 33,8% przyczyn zgonów tej kategorii oraz 7,6% wszystkich zgonów na statkach [2,4] – więcej niż w latach 1957-1965, gdy odsetek ten wynosił 5,5% [1].

Na tę najpewniej zaniżoną statystykę [2,4] – choć jeszcze bardziej nie doszacował jej R. Leszczyński, obliczając, że w latach 1945-2003 w polskim rybołówstwie morskim popełniono tylko 14 bezspornych samobójstw [21] – składają się zamachy dokonane na własne życie przez mężczyzn najczęściej między 30. a 50. rokiem życia, najczęściej przez powieszenie i zadzierzgnięcie, dopiero później przez rzucenie się do wody, dalej przez zatrucie lekami lub innymi substancjami chemicznymi, w jednym przypadku przez użycie broni palnej [4]. Drugorzędne usytuowanie wyskoczenia za burtę o tyle jest zastanawiające, że jest przecież, *sit venia verbo*², prostsze i skuteczniejsze od powieszenia jest doprowadzenie do asfiksji (anoksemii) przez utonięcie [22-23].

Owo 7,6%, choć „skromniejsze” w porównaniu z 13,3% wypadków śmiertelnych wśród marynarzy, odnotowanymi w latach 1945-1954 w Szwecji [1], to w istocie bardzo duża liczba, zważywszy choćby na to, że w 2008 r. „tylko” 1,3% ogółu zgonów w Polsce miało charakter suicydalny [24]. Jeśli w dekadach 1960-1969, 1970-1979, 1980-1989 i 1990-1999 samobójstwa stanowiły kolejno aż 9,4%, 6,6%, 7,9% i 8% zaistniałych na morzu zgonów polskich marynarzy i rybaków, to wobec całej męskiej populacji Polaków w wieku od 20 lat wyniosły one tylko odpowiednio tylko ok. 1,3%, 2,2%, 0,2% i 1,2% zgonów [2,4]. Dane liczbowe są jeszcze bardziej porażające, gdy zważy się, że w latach 1960-1999 na ogół zgonów na polskich statkach handlowych marynarzy o stażu pracy na morzu wynoszącym 20-24 lata, samobójstwa wynosiły aż 15,9% (w odniesieniu do zatrudnionych na morzu 10-14 lat 13,9%, podczas gdy w przypadku pracujących na nim od 6 miesięcy do 4 lat i powyżej 30 lat „tylko” 4,8%).

Na polskich statkach dalekomorskich rybackich sytuacja była w ciągu 4 zbadanych dekad na tyle dramatyczna, że na ogół zgonów rybaków o 10-14-letnim stażu pracy na morzu samobójstwa stanowiły aż 23,1% (przy stażu

² łac. niech mi wolno będzie powiedzieć.

5-9-letnim 14,3%, najmniej 4,3% dla pływających od 20 do 24 lat) [2]. Tak znaczące kwantytatywne dysproporcje między procentowym udziałem samobójstw jako przyczyn śmierci na morzu i na lądzie nie pozostają bez związku z pojmowaniem statku morskiego jako instytucji zamkniętej według koncepcji E. Goffmana (statek jako dążący do zawładnięcia czasem i zainteresowaniami marynarzy podmiot stanowiący miejsce wszystkich aktywności życiowych członków jego załogi). Przez wzgląd głównie na czas wolny marynarzy spędzany na statku, jak i przerwy między rejsami przeżywane przez nich na lądzie; także poprzez odgrywanie ról społecznych innych niż człowiek morza, Ż. Stasienuk sklasyfikowała statek do rzędu instytucji częściowo zamkniętych [25]. Gdyby jednak praca na morzu nie była najważniejszą z funkcji marynarza, liczba samobójstw na statkach nie przewyższałaby statystyki zgonów na lądzie tak znacznie. Skoro dane statystyczne dotyczące samobójstw nie są wiarygodne na lądzie, liczba tychże na morzu ciemnieje [24]. I będzie ciemnieć tym bardziej, że Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich nie prowadzi statystyk ofiar ani wypadków morskich, ani samobójstw na morzu [26].

Nie można nie odnieść się do jednej jeszcze statystyki, opartej na materiale klinicznym i aktach wytworzonych przez izby morskie: w okresie stycznia 1958 – września 1969 stwierdzono na polskich statkach morskich 123 przypadki wypadków śmiertelnych i zaginięć na morzu, z czego wyodrębniono 45 przypadków (36,5%) stanowiących przedmiot

zainteresowań R. Dolmierskiego i K. J. de Walden. Podzielili je oni na 3 grupy: udowodnione (ewidentne) samobójstwa – 13, zaginięcie w stanie zaburzeń psychicznych (uprawdopodobnione) – 13 (łącznie 21,1% wypadków śmiertelnych), zaginięcie z przyczyn nieustalonych – 19.

Co się tyczy 13 samobójstw dowiedzionych, po pierwsze wskazać trzeba na sposób ich dokonania: wyskoczenie za burtę – 5, powieszenie – 4, otrucie – 3, postrzał – 1 przypadek; po drugie zaś na rozpoznanie psychiatryczne poszczególnych suicydentów: zespół paranoidalny na podłożu przewlekłej schizofrenii – 4, zaburzenia psychiczne związane z nadużywaniem alkoholu – 3, zespół depresyjny endogenny – 2, zespół majaczeniowo-zamroczeniowy – 1, zespół depresyjny reaktywny – 1, wreszcie 2 przypadki zaburzeń psychicznych bliżej nieustalonych [1]. Wśród 13 ewidentnych samobójstw 4 popełniono w stanie upicia, zaś 6 dotyczyło osób często nadużywających alkoholu; samobójstw dokonywano najczęściej latem (w większości przypadków w godz. 19-20), najrzadziej wiosną. Jeśli połączyć samobójstwa i zaginięcia, wskazać trzeba, że aż 33 przypadki dotyczyły grupy w wieku 20-40 lat, z czego 30 przypadków – osób z wykształceniem podstawowym; najczęściej (27 osób) byli to mężczyźni żonaci [1].

Problem kalentury

W celu skutecznego uszeregowania używanego w omawianej kwestii aparatu pojęciowego należy bez wątpliwości odnieść się do zjawiska nazywanego „kalenturą” (*paraphyrosyne calentura*

od łacińskiego *caleo, calere*), choć jest to tyleż przydatne, co ryzykowne, nie istnieje bowiem żadna *opinio communis doctorum*³, mająca potwierdzić jego istnienie, a w literaturze psychiatrycznej późniejszej niż XVIII- i XIX-wieczna termin ten nie występuje.

Kalenturę, wspominaną jako ewentualny powód samobójstw i zaginięć na morzu, opisuje się „jako nieodpartą chęć marynarza rzucenia się za burtę”, ujawniającą się jakoby „po co najmniej tygodniu trwania podróży bez kontaktu z lądem” [3,27] (według Jaremina dopiero „po wielotygodniowym pobycie na zatłoczonym statku” [4]). Wystąpieniu tego syndromu sprzyjać ma pojawienie się (niekoniecznie kumulatywnie) takich przesłanek, jak bezchmurne niebo, spokojne dni tropikalne i brak innych statków na horyzoncie: wtedy najczęściej, gdy zmęczony fizycznie marynarz jest na pokładzie sam i wychyla się za nadburcie a pokład jest w ruchu [3]. Kalentura nie występuje nocą [3], przeto samobójstwa wtedy popełniane mają inne źródła.

Nie można jednoznacznie ani potwierdzić, ani zaprzeczyć istnieniu kalentury⁴, przypomnianej niedawno – inna rzecz, czy słusznie – jako synonim stresu cieplnego [28]. Bez cienia wątpliwości stwierdzić można natomiast istnienie charakte-

³ łac. powszechny pogląd.

⁴ W wypowiedziach udzielonych autorowi kolejno 28 czerwca i 17 września 2018 r. specjalista psychiatra lek. med. Łukasz Filipowski i wielokrotnie tu przytaczany marynarz z długoletnim stażem st. of. mech. okr. dr Ryszard Leszczyński zanegowali istnienie kalentury, uznając ją, niezależnie od siebie, za *non existens*.



Fot. E-Furor Production/Bigstockphoto

rystycznego dla dalekomorskich marynarzy lęku o specyficzną dynamikę (najgłębszy w środkowej fazie rejsu) [15,29] i także suicydalnych konsekwencjach.

Podsumowanie

Przedstawione wyżej informacje pokazują dramatyczny obraz samobójstw marynarzy na statkach morskich, także w zestawieniu z zagnięciami w stanie zaburzeń psychicznych i z przyczyn nieustalonych, przedstawiony w liczbach odnoszących się do kolejnych lat i dekad. W części 2. artykułu przedstawione zostaną i przybliżone przykłady czynów samobójczych dokonywanych przez marynarzy, z uwzględnieniem prewencyjnej roli lekarza.

Będzie w niej również mowa o samobójstwach upozorowanych (gdy ofiara poniosła śmierć w wyniku zabójstwa czy wypadku przy pracy), samobójstwach pozornych (gdy marynarz wyskakuje za burtę statku do wody, np. w obliczu katastrofy jednostki) i rzeczywistych samobójstwach, popełnianych przez ludzi morza na lądzie.

BIBLIOGRAFIA

- [1] DOLMIERSKI, R., DE WALDEN, K.J. Ocena kliniczna przyczyn samobójstw u marynarzy [Clinical evaluation of suicides by seamen]. *Psychiatria Polska* 1972,3: 255-258.
- [2] SZYMAŃSKA, K., JAREMIN, B., ROSIK, E. Suicides among Polish seamen and fishermen during work at sea. *International Maritime Health* 2006,1-4: 36-45.
- [3] MAZURKIEWICZ, A. Z działalności ITF – Międzynarodowej Federacji Transportowców [From the activity of ITF – International Transport Workers' Federation]. *Biuletyn Morski* 2017,3: 6-9.
- [4] JAREMIN, B. Zgony polskich marynarzy i rybaków podczas pracy na morzu w latach 1960-1999 – analiza zjawiska i wpływu środowiska pracy ze szczególnym uwzględnieniem orzecznictwa lekarskiego i możliwości prewencji [Deceases of the Polish seamen and fishermen at maritime work-site in the years 1960-1999 – analysis of phenomenon and impact of work environment, with particular reference to medical certification and possibilities of prevention]. *Annales Academiae Medicae Gedanensis* 2005,35, suppl. 1: 1-212.
- [5] ŚWIEŻYŃSKI, A. „Śmierć z wyboru” – filozoficzny aspekt samobójstwa [‘Death by choice’ – philosophical aspect of suicide]. *Studia Philosophiae Christianae* 2002,1: 82-98.
- [6] JAREMA, M. Czy można ocenić ryzyko samobójstwa? [Are we able to evaluate suicide risk?]. *Psychiatria Polska* 2018,1: 7-19.
- [7] SITEK, E.J. Problemy pracy i życia marynarzy na statkach transportowych [Problems of seamen's work and life on merchant ships]. *Nautologia* 1980,4: 24-31.
- [8] STANKIEWICZ, J. Choroby centralnego układu nerwowego. Choroby umysłowe. Alkoholizm nałogowy. Epilepsja. Psychonerwica. Histeria [Central nervous system diseases. Mental diseases. Inveterate alcoholism. Epilepsy. Psychoneurosis. Hysteria]. In: TEISSEYRE, Z., ed. *Poradnik medyczny kapitana statku [Ship master's medical handbook]*. Warszawa: Państwowy Zakład Wydawnictw Lekarskich, 1962: 353-383.
- [9] DOLMIERSKI, R., NITKA, J. Ocena stanu psychofizycznego marynarzy zatrudnionych w dziale pokładowym i maszynowym [Estimate of the psychophysical condition of seamen employed as deck and engine room hands]. *Technika i Gospodarka Morska* 1989,7: 343-344.
- [10] EJSMONT, W. Problemy medyczne w aspekcie nowoczesnych statków [Medical problems in aspect of modern ships], *Biblioteka Nawigatora* 1972,3: 71-92.
- [11] MILIAN, L. Zawód marynarza floty transportowej: studium monograficzne [The occupation of the merchant fleet seamen: a monographic study]. Gdynia: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, 1974.
- [12] WOŹNIAK, Robert. Problemy socjologii wychowania morskiego (Socjologiczne studium wychowania na statku morskim) [Problems of maritime education sociology (Sociological study of education on a sea-going ship)]. *Societas Scientiarum Stetinensis, Szczecińskie Towarzystwo Naukowe, Wydział Nauk Społecznych* 1987, XLVI: 1-235.
- [13] ROPELEWSKI, Andrzej. *Ludzie „Dalmoru” [People of 'Dalmor']*. Gdańsk: Marpress, 1997.
- [14] KLATKA, N. Okręty widma – tajemnica nie wyjaśniona [Ghost ships – an unexplained mystery]. *Przegląd Morski* 1975,1: 51-56.
- [15] PLOPA, M. Stres w izolacji morskiej. Psychospołeczne uwarunkowania [Stress in shipping isolation. Psychosocial conditions]. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 1996.
- [16] JANISZEWSKI, L. Rodzina marynarzy i rybaków morskich. Studium socjologiczne [Seamen's and sea fishermen's family. Sociological study]. *Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Szczecinie – Rozprawy i Studia* 1976,VII: 1-363.
- [17] JANISZEWSKI, L. Rybacy dalekomorscy. Studium socjologiczne [Deep sea fishermen. Sociological study]. *Ziemię Zachodnie. Studia i Materiały* 1967,10: 1-447.
- [18] BORUCKI, Z. Osobowość a przystosowanie zawodowe marynarza [Personality towards seaman's professional adaptation]. *Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź: Ossolineum*, 1986.
- [19] KOZAK, S. Niektóre czynniki wpływające na zadowolenie i niezadowolenie z pracy marynarzy PLO [Some factors resulting in satisfaction or dissatisfaction in the work of seamen of the Polish Ocean Lines]. *Technika i Gospodarka Morska* 1982,6: 299-300.
- [20] KOZAK, S. Problemy kierowania załogą statku [Problems of managing ships' crews], *Technika i Gospodarka Morska* 1983,6: 310-312.
- [21] LESZCZYŃSKI, R. *Tragedie rybackiego morza*, t. 2 [The tragedies of the fishing sea, Vol. 2]. Gdańsk: Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, 2005.
- [22] DĄBROWSKI, W.R. *Mądry żeglarz po szkodzi. Wypadki i awarie polskich jachtów [A sailor is wise after the event. Accidents and failures of Polish yachts]*. Kraków: Charter Navigator, 2014.
- [23] KAMIŃSKA, S. Śmierć w wyniku utonięcia. Nieszczęśliwy wypadek, samobójstwo czy zabójstwo? [Death as a result of drowning. Misadventure, suicide or homicide?]. In: ŻYWUCKA-KOZŁOWSKA, E., OPALSKA A., TREDER M., eds. *Śmierć w wielu odstonach. Problemy wybrane [Death in numerous views. Selected problems]*. Olsztyn: Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, 2017, pp. 86-94.
- [24] ROSA, K. (Nie)wiarygodność danych statystycznych dotyczących zachowań samobójczych. Perspektywa teoretyczna i praktyka społeczna [(Un)Reliability of statistics concerning suicidal behavior. The theoretical perspectives and social practice]. *Przegląd Socjologiczny* 2012,2: 265-290.
- [25] STASIENIUK, Ż. Zbiorowość marynarzy w procesie zmian społecznych [The seamen's community in the process of social transformations]. *Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 2009.
- [26] PIKAŁA, A. Ostatni rejs taty [The dad's last voyage], *Gazeta Wyborcza* 2019,89 (appendix Duży Format, 15): 16-17.
- [27] MACLEOD, A.D. Calenture – missing at sea? *Psychology and Psychotherapy: Theory, Research and Practice* 1983,4: 347-350.
- [28] GLISSON, K. E. The Ability of the U.S. Army Heat Strain Decision Aid (HSDA) to Predict a Limiting Heat Stress Exposure [Zdolność pomocy decyzyjnej Armii USA w zakresie przewidywania ograniczenia ekspozycji na stres cieplny]. [Tampa]: University of South Florida Scholar Commons, 2017. 26 p. [M.S.P.H. thesis].
- [29] PLOPA, M. Lęk u marynarzy dalekomorskich: dynamika, modyfikatory [The fear with deep seamen: dynamics, modifiers]. In: TŁOKIŃSKI, Waldemar, ed. *Lęk. Różnorodność przeżywania [The fear. Variety of experience]*. Warszawa: Arx Regia, Ośrodek Wydawniczy Zamku Królewskiego w Warszawie, 1993: 131-140.

Nota o autorze

Urodzony w 1970 r. w Rzeszowie. Absolwent studiów prawniczych w tamtejszej filii Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie (1995). Od 2003 r. doktor nauk prawnych. Obecnie nauczyciel akademicki w Wyższej Szkole Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach. W pracy naukowej specjalizuje się w morskim prawie publicznym, prawie konstytucyjnym, prawie administracyjnym oraz związkach łączących prawo z literaturą i muzyką.