

NGHIÊN CỨU ĐẶC ĐIỂM THẦN KINH TÂM LÝ CỦA THUYỀN VIÊN ĐẾN KHÁM SỨC KHỎE TẠI VIỆN Y HỌC BIỂN TỪ NĂM 2000-2015

*Trần Thị Quỳnh Chi**

*Đỗ Thị Hải**, Nguyễn Văn Tâm***

**Viện Y học biển VN, **Đại học Y Dược HP*

TÓM TẮT

Mục tiêu: mô tả đặc điểm thần kinh tâm lý của thuyền viên đến khám sức khỏe tại Viện Y học biển trong thời gian 2000-2015.

Đối tượng và phương pháp: mô tả cắt ngang kết hợp hồi cứu, phỏng vấn 1240 thuyền viên và sử dụng một số test thần kinh để đánh giá loại hình thần kinh, tâm lý của thuyền viên.

Kết quả: đa số thuyền viên lo lắng về tai nạn -thảm họa xảy ra trên biển (67,98% - 85,00%), lo lắng về vấn đề chăm sóc y tế trên tàu (58,47%), thuyền viên có cảm giác cô lập với đất liền (58,47%-75,00%). Loại hình thần kinh của thuyền viên: u sầu (37,74%), lâm lý (27,17%), nóng nảy (20,00%), hoạt bát (15,09%), thiên về nội tâm (50,40%); không ổn định (9,03%) và rất không ổn định (3,47%). Nhóm thuyền viên đi biển xa có khả năng chú ý mức độ giỏi và khá thấp hơn nhóm thuyền viên đi biển gần (16,00%/22,41%) và (21,14%/34,63%) và tư duy khá thấp hơn (40,00%/50,74%), ngược lại tư duy trung bình cao hơn (44,00%/30,74%). Thuyền viên nhóm máy có khả năng chú ý và khả năng tư duy kém hơn so với nhóm boong và nhóm chức danh khác. Tỷ lệ trầm cảm nhẹ ở thuyền viên đi biển xa là 9,71%, biển gần là 5,56%. Thuyền viên làm việc trên các tàu không có sỹ quan y tế tỷ lệ trầm cảm cao hơn thuyền viên làm việc trên các tàu có sỹ quan y tế (11,85% so với 3,44%).

Từ khóa: thuyền viên, biển gần, biển xa, thần kinh tâm lý.

SUMMARY

CHARACTERISTICS OF PHYSIOLOGICAL PSYCHOLOGY OF SEAFARERS WORKING ON MARITIME TRANSPORT SHIPS OF VIETNAM FROM 1996-2015

*Nguyen Van Tam**, Tran Thi Quynh Chi*, Do Thi Hai***

**VN Institute of Maritime Medicine*

***HP Medical and Pharmaceutical University*

Objective: describing the characteristics of psychological nerves of seafarers who took health examination at VINIMAM from 2000 to 2015. **Methodology:** cross-sectional description combined with retrospective study, interviewed 1240 seafarers and used some tests of nerves to assess the categories of nerves, psychology of seafarers.

Result: most of seafarers are worried about the accidents and disasters occurring on the sea (67.98%-85.00%), more than half of them are worried about health care on the ships (58.47%), some of whom have the feeling of isolation from mainland (58.47%-75.00%). Nervous categories of seafarers: Melancholy (37.74%), Taciturn (27.17%), Hot-tempered (20.00%), Jaunty (15.09%), Introvert (50.40%), stable (9.03%), very instable (3.47%). The ability of attention at excellent and good level of the group of seafarers working on distant sea is lower than that of those who were working on near sea routes (16.00%/22.41%) and (21.14%/34.63%), and the thinking ability at fair level of the former group is also lower than the latter (40.00%/50.74%); on the contrary, the thinking ability at average level of the former is higher than the latter (44.00%/30.74%). The engineering group has lower ability to pay attention and thinking ability than the deck group and the other group. The percentage of mild depression of seafarers working on distant sea is 9.71%, while the figure of those working on near sea routes is only 5.56%. Seafarers working on the ships with medical officers show a lower percentage of depression than those working on the ships without medical officers (11.85% in comparison with 3.44%).

Key words: seafarers, near sea routes, distant sea routes, psychological nerves

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Lao động biển là một loại hình lao động đặc biệt mang tính đặc thù cao.

Trong suốt chuyến hành trình dài trên biển khi lao động cũng như khi nghỉ ngơi người lao động luôn phải chịu những tác động bất lợi của điều kiện lao động, tất cả đều diễn ra trong phạm vi nhỏ bé của con tàu như tiếng ồn, nhiệt độ, nồng độ hơi xăng dầu cao, rung lắc, bức xạ điện từ, sự khắc nghiệt của điều kiện tự nhiên trên biển, môi trường vi xã hội đặc biệt chỉ một giới nam, lại thêm sự cách trở trong quan hệ giữa các đồng nghiệp... Tất cả điều đó đã gây ra gánh nặng thần kinh tâm lý cho các lao động biển.

Viện Y học biển Việt Nam là viện đứng đầu của cả nước về chuyên ngành y học biển. Hàng năm viện quản lý hàng ngàn thuyền viên đến khám sức khỏe, và triển khai rất nhiều đề tài nghiên cứu khoa học về điều kiện lao động, sức khỏe và cơ cấu bệnh tật của thuyền viên. Các nghiên cứu đều thấy rằng các rối loạn tâm thần xảy ra trên biển đang có xu hướng gia tăng trong cơ cấu bệnh tật nói chung của người đi biển. Việc triển khai các test trắc nghiệm thần kinh tâm lý cho thuyền viên đến khám sức khỏe tại viện trước khi xuống tàu từ năm 2000 trở lại đây có ý nghĩa rất quan trọng trong bước đầu sàng lọc và phân loại các rối loạn thần kinh tâm lý của thuyền viên. Do vậy chúng tôi tiến hành nghiên cứu đề tài này nhằm mục tiêu sau:

Mô tả đặc điểm thần kinh tâm lý của thuyền viên đến khám sức khỏe tại viện Y học biển trong thời gian từ năm 2000 đến 2015.

2. ĐỐI TƯỢNG VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

2.1. Đối tượng nghiên cứu

Gồm tất cả các thuyền viên đến khám sức khỏe tại Viện Y học biển trong thời gian từ năm 2000 đến 2015, được làm test trắc nghiệm thần kinh tâm lý. Trong đó gồm 570 người thuộc nhóm boong, 472 người nhóm máy và nhóm chức danh khác là 198 người.

* Tiêu chuẩn lựa chọn đối tượng nghiên cứu:

- Nam giới, có tuổi đời từ 20 đến 55 tuổi, có thời gian đi biển > 2 năm.
- Làm việc trên các tàu chuyên hành trình trên các tuyến biển gần (biển nội địa, khu vực Đông Nam Á) và tuyến biển xa (Viễn dương).

2.2. Địa điểm và thời gian nghiên cứu

- Địa điểm nghiên cứu:

Tại Khoa khám bệnh và quản lý sức khỏe lao động biển, khoa thăm dò chức năng-Viện Y học biển Việt Nam.

- Thời gian nghiên cứu: từ tháng 1/2015 đến tháng 10/2015.

2.3. Phương pháp nghiên cứu

2.3.1. Thiết kế nghiên cứu: mô tả cắt ngang và hồi cứu

2.3.2. Cơ mẫu nghiên cứu

Chọn chủ đích toàn bộ số thuyền viên đến khám sức khỏe tại Viện Y học biển Việt Nam từ năm 2000 đến 2015, có làm test trắc nghiệm thần kinh tâm lý. Trên thực tế chúng tôi lựa chọn được 1240 thuyền viên đủ tiêu chuẩn vào mẫu nghiên cứu. Số thuyền viên trên đang công tác trên 50 tàu, trong đó có 22 tàu chuyên hành trình trên các tuyến biển gần và 28 tàu chuyên hành trình trên các tuyến biển xa.

2.4. Các chỉ tiêu nghiên cứu và phương pháp thu thập thông tin

Hồi cứu lại kết quả test trắc nghiệm thần kinh tâm lý đã triển khai cho thuyền viên từ năm 2000 đến tháng 10/2015, xem lại kết quả phiếu phỏng vấn thuyền viên, được lưu trữ trong hồ sơ quản lý sức khỏe ở phòng khám và quản lý sức khỏe lao động biển - Viện Y học biển. Qua đó đánh giá đặc điểm thần kinh tâm lý, các rối loạn thần kinh tâm lý của thuyền viên

Các chỉ tiêu thần kinh tâm lý của thuyền viên bao gồm:

- Đặc điểm thần kinh tâm lý của thuyền viên.
- Đặc điểm loại hình thần kinh của thuyền viên.
- Phân loại loại hình thần kinh của TV theo thang hướng nội – hướng ngoại.
- Phân loại loại hình thần kinh của TV theo thang ổn định – không ổn định.
- Khả năng chú ý, khả năng tư duy của thuyền viên.
- Mức độ trầm cảm của thuyền viên.

2.6. Phương pháp xử lý số liệu nghiên cứu

Sử dụng phần mềm SPSS 16.0, test X^2 , và phương pháp thống kê y sinh học để xử lý số liệu nghiên cứu.

3. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

3.1. Đặc điểm chung của đối tượng nghiên cứu

Tuổi đời trung bình của đối tượng nghiên cứu là $37,28 \pm 8,45$, trong đó chủ yếu thuyền viên ở độ tuổi < 40 chiếm 62,02%. Tuổi nghề trung bình của đối tượng nghiên cứu là $11,34 \pm 6,20$ trong đó chủ yếu thuyền viên có số năm đi biển < 15 năm chiếm 72,58%. Thuyền viên thuộc nhóm bong chiếm (45,98%), nhóm máy (38,06%), nhóm chức danh khác chiếm ít là 15,96%.

3.2. Đặc điểm thần kinh tâm lý của thuyền viên

Bảng 3.1. Đặc điểm tâm lý của thuyền viên

CTNC	KQNC	TV đi biển gần (n=540)		TV đi biển xa (n=700)		p
		n	%	n	%	
Gánh nặng về kinh tế		276	51,21	385	55,00	$> 0,05$
Căng thẳng do tiếng ồn, rung, hơi xăng dầu		261	48,39	360	51,42	$> 0,05$
Căng thẳng về cảm xúc tình dục		283	52,42	400	57,14	$> 0,05$
Cảm giác biệt lập với đất liền		306	56,69	490	70,00	$< 0,05$
Lo lắng tai nạn, thảm họa xảy ra trên biển		367	67,98	595	85,00	$< 0,05$
Lo nghĩ về gia đình		305	56,61	371	53,00	$> 0,05$
Cách trở cấp bậc trên tàu		252	46,77	364	52,00	$> 0,05$
Lo lắng về chăm sóc y tế trên tàu		316	58,47	525	75,00	$< 0,05$

Nhận xét: kết quả nghiên cứu trên cho thấy đa số thuyền viên có trạng thái lo lắng về tai nạn, thảm họa xảy ra trên biển (67,98%-85,00%), tiếp đến là thuyền viên lo lắng về chăm sóc y tế trên tàu (58,47%), thuyền viên có cảm giác cô lập với đất liền (58,47%-75,00%)... Tỷ lệ này có sự khác biệt có ý nghĩa thống kê với $p < 0,05$ giữa nhóm thuyền viên đi biển gần và thuyền viên đi biển xa.

Bảng 3.2. Đặc điểm loại hình thần kinh của thuyền viên (Theo Eysenck)

CTNC	KQNC	n	Tỷ lệ%	p
Lâm lý (1)		337	27,17	$p_{1/2} > 0,05$
U sầu (2)		468	37,74	$p_{2/3} < 0,05$
Nóng nảy (3)		248	20,00	$p_{3/4} > 0,05$
Hoạt bát (4)		187	15,09	$p_{2/4}, p_{1/4} < 0,05$
Tổng		1240	100	

Nhận xét: kết quả nghiên cứu cho thấy thuyền viên có loại hình thần kinh u sầu chiếm tỷ lệ cao nhất (37,74%), tiếp đến là loại hình thần kinh lưỡng cực (27,17%). Sự khác biệt giữa tỷ lệ thuyền viên u sầu so với nóng nảy, hoạt bát với $p < 0,05$.

Bảng 3.3. Loại hình thần kinh theo thang hướng nội – hướng ngoại

CTNC	KQNC	n	Tỷ lệ %	p
Ngoại tâm rõ (2)	99	7,98		
Thiên về nội tâm (3)	625	50,40		
Thiên về ngoại tâm(4)	405	32,67		
Tổng		1240	100	

Nhận xét: kết quả nghiên cứu trên cho loại hình thần kinh của thuyền viên chủ yếu là thiên về nội tâm (50,40%), tiếp đến thiên về ngoại tâm (32,67%), chiếm tỷ lệ thấp hơn là nội tâm rõ (8,95%) và ngoại tâm rõ (7,98%). Sự khác biệt này có ý nghĩa thống kê với $p < 0,05$.

Bảng 3.4. Phân loại loại hình thần kinh của thuyền viên theo thang ổn định – không ổn định

CTNC	KQNC	Thuyền viên		p
		n	Tỷ lệ %	
Rất ổn định (1)		594	47,90	p1,2/3,4 < 0,05
Ổn định (2)		491	39,60	
Không ổn định (3)		112	9,03	
Rất không ổn định(4)		43	3,47	
Tổng		1240	100	

Nhận xét: kết quả nghiên cứu trên cho thấy loại hình thần kinh của thuyền viên chủ yếu thuộc loại rất ổn định (47,90%) và loại ổn định 39,60%, chiếm tỷ lệ ít là loại không ổn định (9,03%) và rất không ổn định (3,47%). Sự khác biệt có ý nghĩa thống kê với $p < 0,05$.

Bảng 3.5. Đặc điểm khả năng chú ý của thuyền viên

CTNC	KQNC	TV đi biển gần		TV đi biển xa		p
		n	Tỷ lệ %	n	Tỷ lệ %	
Giỏi		121	22,41	112	16,00	>0,05
Khá		187	34,63	148	21,14	<0,05
Trung bình		165	30,55	314	44,86	<0,05
Kém		67	12,41	126	18,00	>0,05
Tổng		540	100	700	100	

Nhận xét: kết quả nghiên cứu bảng trên cho thấy khả năng chú ý của thuyền viên chủ yếu thuộc loại trung bình và loại khá. Trong đó nhóm thuyền viên chuyên đi hành trình biển xa có khả năng chú ý mức độ giỏi và khá thấp hơn nhóm thuyền viên đi biển gần (16,00% so với 22,41%) và (21,14% so với 34,63%). Tỷ lệ thuyền viên có khả năng chú ý ở mức khá và trung bình giữa 2 nhóm thuyền viên có sự khác biệt có ý nghĩa thống kê với $p < 0,05$.

Bảng 3.6. Khả năng chú ý của thuyền viên theo nhóm chức danh

CTNC \ KQNC	Nhóm boong (570) (1)		Nhóm máy (472) (2)		Nhóm khác (198) (3)		p
	n	%	n	%	n	%	
Giỏi (233)	115	20,18	68	14,41	50	25,25	>0,05
Khá (335)	170	29,82	101	21,40	64	32,32	>0,05
Trung bình(479)	195	34,21	225	47,67	59	29,80	$p_{2/1,3} < 0,05$
Kém (193)	90	15,79	78	16,52	25	12,63	>0,05

Nhận xét: thuyền viên nhóm máy có khả năng chú ý mức độ giỏi và khá chiếm tỷ lệ ít hơn so với nhóm boong và nhóm chức danh khác (14,41% so với 20,18% và 25,25%) và (21,40% so với 29,82% và 32,32%).

Bảng 3.7. Đặc điểm khả năng tư duy của thuyền viên

CTNC \ KQNC	TV đi biển gần		TV đi biển xa		p
	n	Tỷ lệ %	n	Tỷ lệ %	
Giỏi	100	18,52	112	16,00	>0,05
Khá	274	50,74	280	40,00	>0,05
Trung bình	166	30,74	308	44,00	<0,05
Tổng	540	100	700	100	

Nhận xét: kết quả cho thấy khả năng tư duy của thuyền viên đi biển xa có tư duy giỏi và khá thấp hơn nhóm thuyền viên đi biển gần (40,00% so với 50,74%).

Bảng 3.8. Khả năng tư duy của thuyền viên theo nhóm chức danh

CTNC \ KQNC	Nhóm boong 570 (1)		Nhóm máy 472 (2)		Nhóm khác 198 (3)		p
	n	%	n	%	n	%	
Giỏi (212)	94	16,49	73	15,47	45	22,72	>0,05
Khá (554)	250	43,86	196	41,52	108	54,54	>0,05
Trung bình(474)	226	39,65	203	43,01	45	22,73	$p_{2/3} < 0,05$

Nhận xét: tỷ lệ thuyền viên nhóm máy có khả năng tư duy giỏi và khá thấp hơn so với nhóm boong và nhóm chức danh khác (15,47% so với 16,49% và 22,72%) và (41,52% so với 43,86% và 54,54%).

Bảng 3.9. Mức độ trầm cảm của thuyền viên

Mức độ trầm cảm \ KQNC	TV đi biển gần		TV đi biển xa		P
	n	%	n	%	
Bình thường	510	94,44	632	90,29	> 0,05
Nhẹ	30	5,56	68	9,71	
Vừa	0	0,00	0	0,00	
Nặng	0	0,00	0	0,00	
Tổng	540	100	700	100	

Nhận xét: qua kết quả nghiên cứu bảng trên cho thấy tỷ lệ trầm cảm thuyền viên chủ yếu ở mức độ nhẹ, trong đó nhóm đi biển xa cao hơn đi biển gần với tỷ lệ là 9,71% và 5,56%.

Bảng 3.10. Tỷ lệ trầm cảm của thuyền viên liên quan đến vấn đề y tế trên tàu

KQNC \ CTNC	TV làm việc trên tàu có sỹ quan y tế (582)	TV làm việc trên tàu không có sỹ quan y tế (658)
n	20	78
%	3,44	11,85
p	<0,05	

Nhận xét: kết quả nghiên cứu cho thấy nhóm thuyền viên làm việc trên tàu không có sỹ quan y tế thì tỷ lệ trầm cảm cao hơn nhóm thuyền viên làm việc trên các tàu có sỹ quan y tế.

4. BÀN LUẬN

Kết quả nghiên cứu về đặc điểm tâm lý của thuyền viên qua test trắc nghiệm tâm lý chung cho thấy thuyền viên luôn lo lắng về tai nạn, thảm họa xảy ra trên biển là chiếm tỷ lệ cao nhất (67,98%-85,00%), tiếp đến là thuyền viên lo lắng về vấn đề chăm sóc y tế trên tàu (58,47%-75,00%), thuyền viên có cảm giác cô lập với đất liền (58,47%-75,00%). Đây là những vấn đề thường trực hiện hữu về thần kinh tâm lý của thuyền viên hiện nay. Đặc biệt nhóm thuyền viên đi biển xa thì những căng thẳng về tâm lý này cao hơn so với nhóm thuyền viên đi biển gần với $p < 0,05$. Kết quả nghiên cứu của chúng tôi cũng phù hợp với nghiên cứu của Nguyễn Trường Sơn, Trần Thị Quỳnh Chi [1], Bùi Thị Hà [2], Nguyễn Văn Tâm [4] khi nghiên cứu về đặc điểm thần kinh tâm lý của thuyền viên khi làm việc trên các tàu biển Việt Nam.

Kết quả nghiên cứu về loại hình thần kinh (Theo test Eysenck) cho thấy thuyền viên chủ yếu thuộc loại hình thần kinh u sầu (37,74%) và lảm lỳ (27,17%). Kết quả nghiên cứu của chúng tôi cũng phù hợp với nghiên cứu của Nguyễn Trường Sơn, Trần Thị Quỳnh Chi [1], Nguyễn Văn Tâm [4]. Loại hình thần kinh chủ yếu của thuyền viên là thiên về nội tâm chiếm 50,40%, và thiên về ngoại tâm chiếm 32,67%, loại hình TK không ổn định (9,03%) và rất không ổn định (3,47%). Giải thích điều này chúng tôi cho

rằng suốt chuyến hành trình dài trên biển thuyền viên sống trong trạng thái cô lập với cuộc sống sôi động trên đất liền, xa gia đình, người thân, quá trình lao động và nghỉ ngơi đều diễn ra trong phạm vi nhỏ bé của con tàu. Ngoài ra thời gian làm việc theo ca kíp, thiếu các hoạt động vui chơi giải trí khiến thuyền viên dễ bị căng thẳng thần kinh tâm lý, dễ gây biến đổi loại hình thần kinh, tăng tỷ lệ các loại hình thần kinh lâm lý, u sầu. Nhóm thuyền viên này khi làm việc dài ngày trên biển sẽ có nguy cơ tăng các rối loạn hành vi tâm thần trên biển [2], [7], [8].

Về khả năng chú ý và khả năng tư duy của thuyền viên cho thấy chủ yếu thuộc loại trung bình và loại khá, loại giỏi chiếm tỷ lệ ít. Kết quả này cũng phù hợp với nghiên cứu của Nguyễn Trường Sơn, Trần Thị Quỳnh Chi [1] trên đối tượng thuyền viên vận tải xăng dầu. Kết quả nghiên cứu của chúng tôi cũng thấy rằng nhóm thuyền viên đi biển xa có khả năng chú ý mức độ giỏi và khá thấp hơn nhóm thuyền viên đi biển gần (16,00% so với 22,41%) và (21,14% so với 34,63%). Ngược lại khả năng chú ý ở mức trung bình và mức kém cao hơn so với nhóm thuyền viên đi biển gần (44,86% so với 30,55%) và (18,00% so với 12,41%). Nghiên cứu về khả năng tư duy cũng cho kết quả tương tự. Mặc dù điều kiện lao động trên tàu biển hiện nay đã được cải thiện đáng kể so với trước kia. Tuy nhiên tác động bất lợi của điều kiện lao động, trong đó có những yếu tố không thể khắc phục được như tiếng ồn, rung lắc, nhiệt độ cao, thảm họa biển...thuyền viên vẫn phải chịu tác động của các yếu tố này 24/24 giờ, trong suốt chuyến hành trình, đặc biệt với những thuyền viên đi các chuyến hành trình biển xa thì những tác động này là rất lớn, gây trạng thái căng thẳng thần kinh tâm lý cho thuyền viên, gây rối loạn hệ thần kinh chức năng, làm giảm khả năng tư duy và khả năng chú ý của thuyền viên sau mỗi chuyến hành trình. Nghiên cứu còn cho thấy khả năng chú ý và khả năng tư duy của thuyền viên nhóm máy đều thấp hơn so với nhóm boong và nhóm có chức danh khác. Điều này có thể lý giải do đặc thù công việc thuyền viên nhóm máy luôn phải làm việc trong điều kiện lao động khắc nghiệt như tiếng ồn và rung lắc lớn, nhiệt độ và độ ẩm cao, thông khí kém... Tất cả các tiêu chuẩn về vệ sinh lao động này đều vượt quá ngưỡng tiêu chuẩn cho phép [1],[2],[3].

Sử dụng Test Beck để đánh giá sự biến đổi cảm xúc của thuyền viên chúng tôi thấy nhóm thuyền viên đi biển gần tỷ lệ trầm cảm là 5,56%, nhóm thuyền viên đi biển xa tỷ lệ trầm cảm cao hơn là 9,71%. Kết quả nghiên cứu của chúng tôi thấp hơn kết quả nghiên cứu của Bùi Thị Hà [2] trên thuyền viên vận tải xăng dầu, Nguyễn Văn Tâm [4] trên thuyền viên vận tải viễn dương. Giải thích điều này chúng tôi cho rằng thuyền viên trong nghiên cứu của chúng tôi được phỏng vấn ở thời điểm họ đến viện Y học biển khám sức khỏe trước khi xuống tàu, họ đã có thời gian nghỉ ngơi trên bờ cùng gia đình sau 1 chuyến hành trình dài trên biển. Do vậy những căng thẳng thần kinh tâm lý của thuyền viên có phần nào giảm bớt hơn so với thời điểm phỏng vấn thuyền viên ngay sau khi tàu cập cảng sau 1 chuyến hành trình dài. Tuy nhiên nguyên nhân gây ra trầm cảm của thuyền viên là do tác động của điều kiện sống và lao động trên tàu biển là điều không thể phủ nhận. Đó là môi trường vi xã hội đồng giới nam (Omosexuel Social), sống cô lập xa đất liền và gia đình lâu ngày, nhịp sống đơn điệu lặp đi lặp lại, thời gian rảnh rỗi nhiều nhưng thiếu các phương tiện giải trí, nguy cơ thảm họa biển hiện hữu dễ dẫn đến tình trạng tâm lý bất ổn, dễ bị stress và mắc bệnh trầm cảm.

Liên quan đến vấn đề chăm sóc y tế trên tàu (Bảng 3.10) cho thấy thuyền viên làm việc trên các tàu không có sỹ quan y tế thì tỷ lệ trầm cảm cao hơn nhóm thuyền viên làm việc trên các tàu có sỹ quan y tế. Kết quả nghiên cứu này cũng phù hợp với kết quả nghiên cứu của Nguyễn Văn Tâm năm 2011 trên thuyền viên vận tải viễn dương [4] và Đỗ Thị Hải năm 2013 trên thuyền viên vận tải xăng dầu [3]. Các tác giả đều thấy rõ mối liên quan giữa sự lo lắng của thuyền viên về vấn đề chăm sóc y tế trên tàu với nguy cơ trầm cảm của thuyền viên. Nghiên cứu của Borsch DF [6] thấy rằng khi can thiệp cải thiện điều kiện sinh hoạt về điều kiện chăm sóc y tế trên tàu làm cho tỷ lệ trầm cảm và tỷ lệ tự tử của thuyền viên giảm rõ rệt.

5. KẾT LUẬN

- Đa số thuyền viên lo lắng về tai nạn -thảm họa xảy ra trên biển (67,98% - 85,00%), lo lắng về vấn đề chăm sóc y tế trên tàu (58,47%), thuyền viên có cảm giác cô lập với đất liền (58,47%-75,00%). Loại hình thần kinh của thuyền viên: u sầu (37,74%), lâm lý (27,17%), nóng nảy (20,00%), hoạt bát (15,09%), thiên về nội tâm (50,40%) và thiên về ngoại tâm (32,67%); không ổn định (9,03%) và rất không ổn định (3,47%). Nhóm thuyền viên đi biển xa có khả năng chú ý mức độ giỏi và khá thấp hơn nhóm thuyền viên đi biển gần (16,00%/22,41%) và (21,14%/34,63%), tư duy khá thấp hơn (40,00%/50,74%). Thuyền viên nhóm máy có khả năng chú ý và khả năng tư duy kém hơn so với nhóm boong và nhóm chức danh khác.

- Tỷ lệ trầm cảm nhẹ ở thuyền viên đi biển xa là 9,71%, biển gần là 5,56%, Thuyền viên làm việc trên các tàu không có sỹ quan y tế tỷ lệ trầm cảm cao hơn thuyền viên làm việc trên các tàu có sỹ quan y tế (11,85% so với 3,44%).

KHUYẾN NGHỊ

Để góp phần giảm tỷ lệ các rối loạn thần kinh tâm lý của thuyền viên chúng tôi có một số khuyến nghị sau:

1. Các công ty vận tải biển cần tăng cường cử sỹ quan đi đào tạo về y học biển.
2. Cần tư vấn và điều trị cho các thuyền viên có biểu hiện trầm cảm, khi sức khỏe thuyền viên hồi phục hoàn toàn mới tiếp tục cho họ đi tàu.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Trần Thị Quỳnh Chi, Nguyễn Trường Sơn (2003), “Đặc điểm môi trường lao động trên biển, ảnh hưởng của nó đến sức khỏe và cơ cấu bệnh tật của thuyền viên Việt Nam”. *Tạp chí Y học thực hành*, số 444, tr 50.
2. Bùi Thị Hà (2002), “Nghiên cứu đặc điểm môi trường lao động và các rối loạn bệnh lý có tính chất nghề nghiệp của thuyền viên vận tải xăng dầu đường biển”. Luận án Tiến sĩ Y học, Hà Nội 2002.
3. Đỗ Thị Hải (2014): “Nghiên cứu đặc điểm thần kinh tâm lý của thuyền viên một số công ty vận tải xăng dầu năm 2012-2014”. Luận văn Thạc sĩ y học, Hải Phòng 2014.
4. Nguyễn Văn Tâm (2013). “Nghiên cứu một số đặc điểm thần kinh – tâm lý của thuyền viên Việt Nam làm việc trên các tàu vận tải viễn dương năm 2012”. *Tạp chí Y học Việt Nam*, tập 423, số 2/2014, tr 72 - 77.
5. Nguyễn Văn Thọ, Đỗ Minh Tiến (2006), “Nghiên cứu sức khỏe tâm thần ở công nhân dầu khí biển tại xí nghiệp liên doanh Vietsopetro”. *Tạp chí Y học thực hành*, số 588, tr 68 – 76.
6. Borsch DF et al (2012). *Shipping casualties and loss of life in UK merchant shipping, UK second register and foreign flags used by UK shipping companies*. *Marine Policy* 2012; 36: 703 -712
7. Robert SE et al (2010), *Succides among seafarers in UK merchant shipping 1919-2005*, *Ocucational Medicine*; 60: 54-61.
8. Robert TB. Iversen (2012), *The mental health of seafarers*, *Int Marit Health* 2012; 63, 2: 78-89.